

Środa, 19 października 2022 r.

P9_TA(2022)0367

Zrównoważone paliwa w transporcie morskim (inicjatywa FuelEU Maritime) *I**

Poprawki przyjęte przez Parlament Europejski w dniu 19 października 2022 r. w sprawie wniosku dotyczącego rozporządzenia Parlamentu Europejskiego i Rady w sprawie stosowania paliw odnawialnych i niskoemisyjnych w transporcie morskim oraz zmieniającego dyrektywę 2009/16/WE (COM(2021)0562 – C9-0333/2021 – 2021/0210(COD)) ⁽¹⁾

(Zwykła procedura ustawodawcza: pierwsze czytanie)

(2023/C 149/13)

Poprawka 1**Wniosek dotyczący rozporządzenia****Motyw 1**

Tekst proponowany przez Komisję

Poprawka

- (1) Udział transportu morskiego stanowi około 75 % handlu zewnętrznego UE oraz 31 % handlu wewnętrznego UE pod względem wielkości. **Jednocześnie ruch statków w portach Europejskiego Obszaru Gospodarczego odpowiada za ok. 11 % wszystkich emisji CO₂ z transportu w UE i 3–4 % wszystkich emisji CO₂ w UE.** Co roku w portach państw członkowskich wchodzi na pokład lub z niego schodzi 400 milionów pasażerów, z czego około 14 milionów to pasażerowie statków wycieczkowych. Transport morski stanowi zatem istotny element europejskiego systemu transportowego i odgrywa kluczową rolę w gospodarce europejskiej. Na rynku transportu morskiego panuje silna konkurencja między podmiotami gospodarczymi w Unii i poza nią, dla której niezbędne są równe warunki działania. Stabilność i dobrobyt rynku transportu morskiego i jego podmiotów gospodarczych uzależnione są od jasnych i zharmonizowanych ram politycznych, w obrębie których operatorzy transportu morskiego, porty i inne podmioty sektora mogą działać w oparciu o politykę równych szans. Zakłócenia na rynku mogą postawić operatorów statków lub porty w niekorzystnej sytuacji w stosunku do konkurentów z sektora transportu morskiego lub z innych sektorów transportu. To z kolei może spowodować utratę konkurencyjności branży transportu morskiego oraz utratę łączności dla obywateli i przedsiębiorstw.

- (1) Udział transportu morskiego stanowi około 75 % handlu zewnętrznego UE oraz 31 % handlu wewnętrznego UE pod względem wielkości. Co roku w portach państw członkowskich wchodzi na pokład lub z niego schodzi 400 milionów pasażerów, z czego około 14 milionów to pasażerowie statków wycieczkowych. Transport morski stanowi zatem istotny element europejskiego systemu transportowego i odgrywa kluczową rolę w gospodarce europejskiej. Na rynku transportu morskiego panuje silna konkurencja między podmiotami gospodarczymi w Unii i poza nią, dla której niezbędne są równe warunki działania **w skali światowej.** Stabilność i dobrobyt rynku transportu morskiego i jego podmiotów gospodarczych uzależnione są od jasnych i zharmonizowanych ram politycznych, w obrębie których operatorzy transportu morskiego, porty i inne podmioty sektora mogą działać w oparciu o politykę równych szans. Zakłócenia na rynku mogą postawić operatorów statków lub porty w niekorzystnej sytuacji w stosunku do konkurentów z sektora transportu morskiego lub z innych sektorów transportu. To z kolei może spowodować utratę konkurencyjności branży transportu morskiego, **zmniejszenie liczby stanowisk pracy** oraz utratę łączności dla obywateli i przedsiębiorstw.

⁽¹⁾ Sprawa została odesłana do komisji właściwej w celu przeprowadzenia negocjacji międzyinstytucjonalnych na podstawie art. 59 ust. 4 akapit czwarty Regulaminu (A9-0233/2022).

Środa, 19 października 2022 r.

Poprawka 2

Wniosek dotyczący rozporządzenia

Motyw 1 a (nowy)

Tekst proponowany przez Komisję

Poprawka

(1a) Sektor morski zatrudnia 2 miliony Europejczyków i wnosi do gospodarki 149 mld EUR. Na każdy 1 mln EUR wygenerowany w sektorze żeglugi przypada 1,8 mln EUR wygenerowane w innych sektorach gospodarki UE ^(1a).

^(1a) Sprawozdanie Stowarzyszenia Armatorów Wspólnoty Europejskiej „The Economic Value of the EU Shipping Industry” [Wartość ekonomiczna sektora żeglugi UE], 2020 r.

Poprawka 3

Wniosek dotyczący rozporządzenia

Motyw 1 b (nowy)

Tekst proponowany przez Komisję

Poprawka

(1b) Transport morski jest najbardziej przyjaznym dla środowiska rodzajem transportu, charakteryzującym się znacznie niższą emisją gazów cieplarnianych na tonę przewożonego towaru w porównaniu z innymi rodzajami transportu ^(1a). Jednocześnie ruch statków w portach Europejskiego Obszaru Gospodarczego odpowiada za ok. 11 % wszystkich emisji CO₂ z transportu w UE i 3–4 % wszystkich emisji CO₂ w UE. Jeżeli nie zostaną podjęte dalsze działania, należy się spodziewać, że emisje CO₂ z transportu morskiego wzrosną. Wszystkie sektory gospodarki muszą przyczynić się do szybkiej redukcji emisji gazów cieplarnianych, dążąc do zerowych emisji gazów cieplarnianych netto najpóźniej do 2050 r., jak przewidziano w rozporządzeniu (UE) 2021/1119. Jest zatem bardzo ważne, aby Unia opracowała ambitny scenariusz szybkiej transformacji ekologicznej sektora morskiego, który przyczyniłby się do zachowania i dalszego wspierania jej globalnego przywództwa w dziedzinie ekologicznych technologii, usług i rozwiązań oraz do dalszego pobudzenia tworzenia miejsc pracy w powiązanych łańcuchach wartości, przy jednoczesnym utrzymaniu konkurencyjności.

^(1a) Badanie Europejskiej Agencji Środowiska, 2020 r., <https://www.eea.europa.eu/publications/rail-and-waterborne-transport>

Środa, 19 października 2022 r.

Poprawka 4
Wniosek dotyczący rozporządzenia
Motyw 2

Tekst proponowany przez Komisję

- (2) Aby podkreślić zobowiązanie Unii w zakresie klimatu podjęte w ramach porozumienia paryskiego i określić działania, które należy podjąć w celu osiągnięcia neutralności klimatycznej do 2050 r., oraz aby przełożyć zobowiązanie polityczne na zobowiązanie prawne, Komisja przyjęła (zmieniony) wniosek dotyczący rozporządzenia Parlamentu Europejskiego i Rady w sprawie ustanowienia ram na potrzeby osiągnięcia neutralności klimatycznej i zmiany rozporządzenia (UE) 2018/1999 (Europejskie prawo o klimacie)⁽¹⁹⁾ jak również komunikat „Ambitniejszy cel klimatyczny Europy do 2030 r.”⁽²⁰⁾. Obejmuje to również cel, jakim jest ograniczenie do 2030 r. emisji gazów cieplarnianych o co najmniej 55 % w porównaniu z poziomem z 1990 r. W związku z tym potrzebne są różne uzupełniające instrumenty polityki, aby **zachęcać do stosowania** paliw odnawialnych i niskoemisyjnych produkowanych w sposób zrównoważony, w tym w sektorze transportu morskiego. **Niezbędna technologia** musi być **opracowana i wdrożona** przed 2030 r., aby umożliwić przygotowanie się na znacznie szybsze zmiany po tym terminie.

⁽¹⁹⁾ COM(2020)0563

⁽²⁰⁾ COM(2020)0562

Poprawka

- (2) Aby podkreślić zobowiązanie Unii w zakresie klimatu podjęte w ramach porozumienia paryskiego i określić działania, które należy podjąć w celu osiągnięcia neutralności klimatycznej **najpóźniej** do 2050 r., oraz aby przełożyć zobowiązanie polityczne na zobowiązanie prawne, Komisja przyjęła (zmieniony) wniosek dotyczący rozporządzenia Parlamentu Europejskiego i Rady w sprawie ustanowienia ram na potrzeby osiągnięcia neutralności klimatycznej i zmiany rozporządzenia (UE) 2018/1999 (Europejskie prawo o klimacie)⁽¹⁹⁾ jak również komunikat „Ambitniejszy cel klimatyczny Europy do 2030 r.”⁽²⁰⁾. Obejmuje to również cel, jakim jest ograniczenie do 2030 r. emisji gazów cieplarnianych o co najmniej 55 % w porównaniu z poziomem z 1990 r. W związku z tym potrzebne są różne uzupełniające instrumenty polityki, aby **promować i przyspieszyć produkcję na dużą skalę i stosowanie** paliw odnawialnych i niskoemisyjnych produkowanych w sposób zrównoważony, w tym w sektorze transportu morskiego, **przy jednoczesnym poszanowaniu zasady neutralności technologicznej. Opracowywanie i wdrażanie niezbędnej technologii należy wesprzeć tak szybko, jak to możliwe, i musi być już w toku** przed 2030 r., aby umożliwić przygotowanie się na znacznie szybsze zmiany po tym terminie. **Jest także bardzo ważne, by promować innowacyjność i wspierać badania nad nowymi i przyszłymi innowacjami, takimi jak nowe paliwa alternatywne, ekoprojekty, materiały pochodzenia biologicznego, napęd wiatrowy i napęd wspomagany wiatrem.**

⁽¹⁹⁾ COM(2020)0563

⁽²⁰⁾ COM(2020)0562

Środa, 19 października 2022 r.

Poprawka 5
Wniosek dotyczący rozporządzenia
Motyw 2 a (nowy)

Tekst proponowany przez Komisję

Poprawka

- (2a) LNG będzie prawdopodobnie nadal odgrywać rolę przejściową w transporcie morskim, umożliwiając stopniowe przejście na stosowanie alternatywnych rozwiązań bezemisyjnych, w szczególności w obszarach, w których nie ma obecnie dostępnej ekonomicznie opłacalnej bezemisyjnej technologii mechanizmów napędowych. W Komunikacie w sprawie strategii na rzecz zrównoważonej i inteligentnej mobilności wskazuje się, że bezemisyjne statki morskie będą gotowe do wprowadzenia na rynek do roku 2030. Konwersja floty powinna odbywać się stopniowo ze względu na długi cykl życia statków. Należy w coraz większym stopniu obniżyć emisyjność paliw transportowych, takich jak LNG, na przykład poprzez mieszanie ze skroplonym biometanem lub z odnawialnymi i niskoemisyjnymi syntetycznymi e-paliwami gazowymi (e-gazem).

Środa, 19 października 2022 r.

Poprawka 6
Wniosek dotyczący rozporządzenia
Motyw 3

Tekst proponowany przez Komisję

- (3) W kontekście przechodzenia na paliwa odnawialne i niskoemisyjne oraz zastępcze źródła energii niezbędne jest zapewnienie właściwego funkcjonowania i uczciwej konkurencji na unijnym rynku transportu morskiego w odniesieniu do paliw żeglugowych, które stanowią znaczną część kosztów ponoszonych przez operatorów statków. Różnice w wymogach w zakresie paliwa w poszczególnych państwach członkowskich Unii mogą mieć znaczący wpływ na wyniki gospodarcze operatorów statków i negatywnie wpływać na konkurencję na rynku. Ze względu na międzynarodowy charakter żeglugi operatorzy statków mogą z łatwością bunkrować w krajach trzecich i przewozić duże ilości paliwa. Może to prowadzić do ucieczki emisji gazów cieplarnianych i mieć szkodliwy wpływ na konkurencyjność sektora, jeżeli dostępności paliw odnawialnych i niskoemisyjnych w portach morskich podlegających jurysdykcji państwa członkowskiego nie będą towarzyszyć wymogi dotyczące ich stosowania, mające zastosowanie do wszystkich operatorów statków przybywających do portów podlegających jurysdykcji państw członkowskich lub wypływających z tych portów. Niniejsze rozporządzenie powinno określać środki gwarantujące udział odnawialnych **paliw** niskoemisyjnych w rynku paliw żeglugowych w warunkach uczciwej konkurencji na unijnym rynku transportu morskiego.

Poprawka

- (3) W kontekście przechodzenia na paliwa odnawialne i niskoemisyjne oraz zastępcze źródła energii niezbędne jest zapewnienie właściwego funkcjonowania i uczciwej konkurencji na unijnym rynku transportu morskiego w odniesieniu do paliw żeglugowych, które stanowią znaczną część kosztów ponoszonych przez operatorów statków – **zazwyczaj od 35 % do 53 % stawek frachtowych w transporcie morskim. Środki polityczne muszą zatem być racjonalne pod względem kosztów i mieć na celu jak największe obniżenie emisji przy jak najniższych kosztach.** Różnice w wymogach w zakresie paliwa w poszczególnych państwach członkowskich Unii mogą mieć znaczący wpływ na wyniki gospodarcze operatorów statków i negatywnie wpływać na konkurencję na rynku. Ze względu na międzynarodowy charakter żeglugi operatorzy statków mogą z łatwością bunkrować w krajach trzecich i przewozić duże ilości paliwa, **co może również przyczynić się do ryzyka utraty konkurencyjności portów unijnych w stosunku do portów spoza Unii.** Może to prowadzić do ucieczki emisji gazów cieplarnianych i **odpływu przedsiębiorstw** oraz mieć szkodliwy wpływ na konkurencyjność sektora, jeżeli dostępności paliw odnawialnych i niskoemisyjnych w portach morskich podlegających jurysdykcji państwa członkowskiego nie będą towarzyszyć wymogi dotyczące ich stosowania, mające zastosowanie do wszystkich operatorów statków przybywających do portów podlegających jurysdykcji państw członkowskich lub wypływających z tych portów. Niniejsze rozporządzenie powinno określać środki gwarantujące udział odnawialnych **i** niskoemisyjnych **paliw** w rynku paliw żeglugowych w warunkach uczciwej konkurencji na unijnym rynku transportu morskiego, **pozostawiając operatorom statków opcję związaną z niższym kosztem redukcji. Dostępność takiej opcji jest kluczowa dla zagwarantowania konkurencyjności europejskich sektorów żeglugi i znaczenia tras logistycznych łączących europejskie porty ze światowym handlem.**

Środa, 19 października 2022 r.

Poprawka 7
Wniosek dotyczący rozporządzenia
Motyw 3 a (nowy)

Tekst proponowany przez Komisję

Poprawka

- (3a) *Sektor morski charakteryzuje się intensywną konkurencją międzynarodową. Znaczne różnice w obciążeniach regulacyjnych między państwami bandery doprowadziły do nasilenia się niepożądanych praktyk, takich jak zmiana bandery statków. Nieodłączny globalny charakter sektora podkreśla znaczenie podejścia niezależnego od bandery i korzystnego otoczenia regulacyjnego, które jest warunkiem koniecznym do przyciągnięcia nowych inwestycji i ochrony konkurencyjności europejskich portów, właścicieli i operatorów statków.*

Środa, 19 października 2022 r.

Poprawka 8

Wniosek dotyczący rozporządzenia

Motyw 4

Tekst proponowany przez Komisję

- (4) Aby wyrzec wpływ na całą działalność sektora transportu morskiego, niniejsze rozporządzenie powinno obejmować część rejsów między portem podlegającym jurysdykcji państwa członkowskiego a portem podlegającym jurysdykcji państwa trzeciego. Niniejsze rozporządzenie powinno zatem mieć zastosowanie do połowy energii wykorzystywanej przez statek odbywający rejsy, przybywający do portu podlegającego jurysdykcji państwa członkowskiego z portu niepodlegającego jurysdykcji państwa członkowskiego, połowy energii wykorzystywanej przez statek odbywający rejsy, wypływający z portu podlegającego jurysdykcji państwa członkowskiego i przybywający do portu niepodlegającego jurysdykcji państwa członkowskiego, całości energii zużytej przez statek odbywający rejsy, przybywający do portu podlegającego jurysdykcji państwa członkowskiego z portu podlegającego jurysdykcji państwa członkowskiego oraz do energii zużytej podczas postoju w porcie podlegającym jurysdykcji państwa członkowskiego. Takie uregulowanie kwestii udziału energii zużywanej przez statek zarówno podczas rejsów z Unii do państw trzecich, jak i rejsów z państw trzecich do Unii zapewni skuteczność tego rozporządzenia, w tym poprzez zwiększenie pozytywnego wpływu takich ram na środowisko. **Jednocześnie takie ramy ograniczają** ryzyko zawinięć do portów, w których dokonuje się manewrów omijania przepisów, oraz ryzyko przeniesienia działalności przeladunkowej poza Unię. W celu zapewnienia sprawnego funkcjonowania ruchu morskiego, równych warunków działania dla operatorów transportu morskiego i portów oraz uniknięcia zakłóceń na rynku wewnętrznym, wszystkie podróże do lub z portów podlegających jurysdykcji państw członkowskich, jak również pobyt statków w tych portach, powinny być objęte jednolitymi zasadami zawartymi w tym rozporządzeniu.

Poprawka

- (4) Aby wyrzec wpływ na całą działalność sektora transportu morskiego, niniejsze rozporządzenie powinno obejmować część rejsów między portem podlegającym jurysdykcji państwa członkowskiego a portem podlegającym jurysdykcji państwa trzeciego. Niniejsze rozporządzenie powinno zatem mieć zastosowanie do połowy energii wykorzystywanej przez statek odbywający rejsy, przybywający do portu podlegającego jurysdykcji państwa członkowskiego z portu niepodlegającego jurysdykcji państwa członkowskiego, połowy energii wykorzystywanej przez statek odbywający rejsy, wypływający z portu podlegającego jurysdykcji państwa członkowskiego i przybywający do portu niepodlegającego jurysdykcji państwa członkowskiego, całości energii zużytej przez statek odbywający rejsy, przybywający do portu podlegającego jurysdykcji państwa członkowskiego z portu podlegającego jurysdykcji państwa członkowskiego oraz do energii zużytej podczas postoju w porcie podlegającym jurysdykcji państwa członkowskiego. Takie uregulowanie kwestii udziału energii zużywanej przez statek zarówno podczas rejsów z Unii do państw trzecich, jak i rejsów z państw trzecich do Unii zapewni skuteczność tego rozporządzenia, w tym poprzez zwiększenie pozytywnego wpływu takich ram na środowisko. **Ramy te powinny ograniczać** ryzyko zawinięć do portów, w których dokonuje się manewrów omijania przepisów, oraz ryzyko przeniesienia działalności przeladunkowej poza Unię. W celu zapewnienia sprawnego funkcjonowania ruchu morskiego, równych warunków działania dla operatorów transportu morskiego i portów oraz uniknięcia zakłóceń na rynku wewnętrznym, wszystkie podróże do lub z portów podlegających jurysdykcji państw członkowskich, jak również pobyt statków w tych portach, powinny być objęte jednolitymi zasadami zawartymi w tym rozporządzeniu. **Komisja powinna ustanowić specjalny system monitorowania ucieczki emisji gazów cieplarnianych i odpływu przedsiębiorstw oraz ewentualnych praktyk omijania przepisów, a także sporządzić wykaz potencjalnych rodzajów działalności gospodarczej, które nie wchodzą w zakres istotnej działalności gospodarczej prowadzonej podczas zawijania do portów w krajach sąsiadujących z UE. W przypadku odnotowania poważnej ucieczki emisji i odpływu przedsiębiorstw oraz praktyk omijania przepisów Komisja powinna zaproponować środki mające na celu rozwiązanie tych problemów.**

Środa, 19 października 2022 r.

Poprawka 9

Wniosek dotyczący rozporządzenia

Motyw 4 a (nowy)

Tekst proponowany przez Komisję

Poprawka

- (4a) *Biorąc pod uwagę, że niniejsze rozporządzenie nałoży dodatkowe koszty przestrzegania przepisów w sektorze, należy podjąć działania kompensacyjne, aby zapobiec wzrostowi ogólnego poziomu obciążeń regulacyjnych. Przed zastosowaniem niniejszego rozporządzenia Komisja powinna zatem przedstawić wnioski dotyczące równoważenia obciążeń regulacyjnych wprowadzonych niniejszym rozporządzeniem, przez zmianę lub uchylenie przepisów zawartych w innych aktach ustawodawczych Unii, które generują obciążenia wynikające z przestrzegania przepisów w sektorze morskim.*

Poprawka 10

Wniosek dotyczący rozporządzenia

Motyw 4 b (nowy)

Tekst proponowany przez Komisję

Poprawka

- (4b) *Aby zapewnić niezbędny stopień pewności prawnej i inwestycyjnej, niniejsze rozporządzenie powinno być ściśle dostosowane do rozporządzenia XXXX-XXX (rozporządzenie w sprawie infrastruktury paliw alternatywnych), dyrektywy 2003/87/WE (dyrektywa EU ETS), dyrektywy XXXX-XXX (dyrektywa w sprawie energii odnawialnej) oraz dyrektywy 2003/96/WE (dyrektywa w sprawie opodatkowania energii) i spójne z tych aktami. W wyniku takiego dostosowania powinny powstać spójne ramy prawne dla sektora żeglugi, które przyczynią się do znacznego zwiększenia produkcji zrównoważonych paliw alternatywnych, zapewnią rozwój niezbędnej infrastruktury i będą stanowiły zachętę do stosowania tych paliw w stale rosnącej liczbie statków. Aby zapewnić ogólną zgodność z unijnymi celami w zakresie klimatu, konkurencyjności i „zrównoważonego wzrostu gospodarczego”, należy kompleksowo i stale oceniać ogólne, łączne i skumulowane skutki tych aktów ustawodawczych dla klimatu i gospodarki.*

Środa, 19 października 2022 r.

Poprawka 11
Wniosek dotyczący rozporządzenia
Motyw 4 c (nowy)

Tekst proponowany przez Komisję

Poprawka

- (4c) *Obowiązek zapewnienia przez porty zasilania energią elektryczną z lądu należy powiązać z odpowiednim obowiązkiem podłączenia się przez statki do infrastruktury ładowania przeznaczonej do tego typu zasilania energią podczas cumowania, aby zapewnić wydajność tej infrastruktury i uniknąć ryzyka wystąpienia aktywów osieroconych. Ponadto należy dołożyć starań, aby ograniczyć koszty związane z ładowaniem na lądzie poprzez trwałe zwolnienie energii elektrycznej dostarczanej na statki w porcie z opodatkowania w drodze zmian w dyrektywie (XXXX-XXX) (dyrektywa w sprawie opodatkowania energii).*

Środa, 19 października 2022 r.

Poprawka 12
Wniosek dotyczący rozporządzenia
Motyw 5 a (nowy)

Tekst proponowany przez Komisję

Poprawka

- (5a) *W związku ze wzrostem kosztów żeglugi dla statków niespełniających wymogów niniejszego rozporządzenia należy zająć się ryzykiem uchylania się od wymogów i obchodzeniu przepisów niniejszego rozporządzenia, w szczególności w odniesieniu do segmentu przewozu kontenerów przy użyciu liniowców. Zawinięcia do portów położonych w pobliżu Unii w celu ograniczenia kosztów zgodności z niniejszym rozporządzeniem nie tylko zmniejszyłyby oczekiwane korzyści dla środowiska i znacznie podważyłyby cele niniejszego rozporządzenia, ale również mogłyby prowadzić do dodatkowych emisji ze względu na dodatkową odległość pokonywaną w celu uniknięcia stosowania niniejszego rozporządzenia. Z pojęcia portu zawinięcia należy zatem wyłączyć niektóre postoje w portach poza Unią. Wyłączenie to powinno być ukierunkowane na porty położone w pobliżu Unii, w których ryzyko uchylania się od wymogów jest największe. Limit 300 mil morskich stanowi proporcjonalną reakcję na to ryzyko, równoważąc dodatkowe obciążenie i ryzyko uchylania się od wymogów. Ponadto wyłączenie z pojęcia portu zawinięcia powinno dotyczyć wyłącznie kontenerowców i portów, których główną działalnością jest przeładunek kontenerów. W przypadku takich operacji ryzyko uchylania się od wymogów polega również na przeniesieniu węzła portowego do portów poza Unią, co zwiększa skutki uchylania się od wymogów. Z tego powodu oraz wobec braku na poziomie światowym obowiązkowego systemu IMO dotyczącego stosowania paliw odnawialnych i niskoemisyjnych w rejsach międzynarodowych, który reprezentowałby podobny poziom ambicji co wymogi określone w niniejszym rozporządzeniu, w rozumieniu niniejszego rozporządzenia przystanków kontenerowców w sąsiednim porcie przeładunku kontenerów nie należy uznawać za przystanki w portach zawinięcia. Aby zapewnić proporcjonalność tego środka do wyznaczonych celów i równe traktowanie w wyniku jego stosowania, należy uwzględnić stosowane w państwach trzecich środki o skutku równoważnym skutkowi uzyskanemu w drodze niniejszego rozporządzenia.*

Środa, 19 października 2022 r.

Poprawka 13
Wniosek dotyczący rozporządzenia
Motyw 5 b (nowy)

Tekst proponowany przez Komisję

Poprawka

- (5b) *Aby uwzględnić szczególną sytuację regionów wyspiarskich, jak podkreślono w art. 174 Traktatu, oraz potrzebę zachowania łączności między wyspami i regionami peryferyjnymi a centralnymi regionami Unii, należy zezwolić na tymczasowe zwolnienia w odniesieniu do rejsów statków pasażerskich innych niż wycieczkowe statki pasażerskie między portem zawinięcia podlegającym jurysdykcji państwa członkowskiego a portem zawinięcia podlegającym jurysdykcji tego samego państwa znajdującym się na wyspie, na której na stałe mieszka mniej niż 100 000 osób.*

Poprawka 14
Wniosek dotyczący rozporządzenia
Motyw 5 c (nowy)

Tekst proponowany przez Komisję

Poprawka

- (5c) *Biorąc pod uwagę specyfikę najbardziej oddalonych regionów Unii, w szczególności ich oddalenie i wyspiarski charakter, a także ograniczenia, którym podlegają, należy poświęcić szczególną uwagę zadbaniu o ich dostępność i możliwość skutecznego łączenia się z nimi za pomocą transportu morskiego. W związku z tym w zakres stosowania niniejszego rozporządzenia należy włączyć jedynie połowę energii zużytej podczas rejsów z portu zawinięcia znajdującego się w najbardziej oddalonym regionie podlegającym jurysdykcji państwa członkowskiego lub do tego portu. Z tych samych powodów należy zezwolić na tymczasowe zwolnienia w odniesieniu do rejsów między portem zawinięcia znajdującym się w regionie najbardziej oddalonym a innym portem zawinięcia znajdującym się w regionie najbardziej oddalonym, a także w odniesieniu do energii zużytej podczas pobytu w porcie zawinięcia odpowiednich regionów najbardziej oddalonych.*

Środa, 19 października 2022 r.

Poprawka 15

Wniosek dotyczący rozporządzenia

Motyw 5 d (nowy)

Tekst proponowany przez Komisję

Poprawka

- (5d) Aby zapewnić równe szanse statkom, również tym zbudowanym w celu prowadzenia działalności na akwenach pokrytych lodem w drodze do portów państw członkowskich, z tych portów lub między nimi, przy obliczaniu redukcji emisji gazów cieplarnianych na podstawie statków, a także w danych monitorowanych i zgłaszanych na podstawie rozporządzenia (UE) 2015/757 w sprawie monitorowania, raportowania i weryfikacji, należy uwzględnić szczegółowe informacje dotyczące klasy lodowej statku oraz jego żeglugi na akwenach pokrytych lodem.

Poprawka 16

Wniosek dotyczący rozporządzenia

Motyw 6

Tekst proponowany przez Komisję

Poprawka

- (6) Osobą lub organizacją odpowiedzialną za zgodność z niniejszym rozporządzeniem powinno być przedsiębiorstwo żeglugowe, określone jako właściciel statku lub jakakolwiek inna organizacja lub osoba, taka jak zarządca lub czarter typu bare-boat, która przejęła od właściciela statku 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 została oparta na definicji „przedsiębiorstwa” zawartej w art. 3 lit. d) rozporządzenia Parlamentu Europejskiego i Rady (UE) 2015/757⁽²¹⁾ oraz jest zgodna z globalnym systemem gromadzenia danych ustanowionym w 2016 r. przez Międzynarodową Organizację Morską (IMO). Zgodnie z zasadą „zanieczyszczający płaci” przedsiębiorstwo żeglugowe mogłoby, w drodze ustaleń umownych, pociągnąć do odpowiedzialności za koszty przestrzegania przepisów na podstawie niniejszego rozporządzenia podmiot, który jest bezpośrednio odpowiedzialny za decyzje wpływające na intensywność emisji gazów cieplarnianych pochodzących ze zużycia energii na statku. Podmiot ten byłby zwykle podmiotem odpowiedzialnym za wybór paliwa, trasy i prędkości statku.

(Nie dotyczy polskiej wersji językowej)

⁽²¹⁾ 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).

Środa, 19 października 2022 r.

Poprawka 17

Wniosek dotyczący rozporządzenia

Motyw 7

Tekst proponowany przez Komisję

- (7) W celu ograniczenia obciążeń administracyjnych, w szczególności dla mniejszych operatorów, niniejsze rozporządzenie nie powinno mieć zastosowania do drewnianych statków o prostej konstrukcji **oraz statków o napędzie innym niż mechaniczny**, a powinno skupiać się na statkach o pojemności brutto powyżej 5 000 GT. Mimo że te ostatnie statki stanowią jedynie około 55 % wszystkich statków zawijających do portów na podstawie rozporządzenia Parlamentu Europejskiego i Rady (UE) 2015/757, są one odpowiedzialne za 90 % emisji dwutlenku węgla (CO₂) z sektora morskiego.

Poprawka

- (7) W celu ograniczenia obciążeń administracyjnych, w szczególności dla mniejszych operatorów, niniejsze rozporządzenie nie powinno mieć zastosowania do drewnianych statków o prostej konstrukcji, a powinno skupiać się na statkach o pojemności brutto powyżej 5 000 GT. Mimo że te ostatnie statki stanowią jedynie około 55 % wszystkich statków zawijających do portów na podstawie rozporządzenia Parlamentu Europejskiego i Rady (UE) 2015/757, są one odpowiedzialne za 90 % emisji dwutlenku węgla (CO₂) z sektora morskiego.

Poprawka 18

Wniosek dotyczący rozporządzenia

Motyw 7 a (nowy)

Tekst proponowany przez Komisję

Poprawka

- (7a) **Aby zapewnić stałą skuteczność niniejszego rozporządzenia, Komisja powinna monitorować jego funkcjonowanie, przeprowadzając oceny skutków w odniesieniu do progu pojemności brutto i rodzajów statków objętych niniejszym rozporządzeniem. Komisja powinna w szczególności zdecydować, czy istnieją istotne powody, dla których zakresem niniejszego rozporządzenia należałoby objąć mniejsze statki i dodatkowe rodzaje statków. Komisja powinna w szczególności wziąć pod uwagę kwestie takie jak dostępność odpowiednich danych, potencjalna redukcja emisji gazów cieplarnianych oraz skuteczność rozszerzenia zakresu stosowania pod względem wpływu na klimat, skali obciążeń administracyjnych, a także skutków finansowych i społecznych.**

Środa, 19 października 2022 r.

Poprawka 19

Wniosek dotyczący rozporządzenia

Motyw 9

Tekst proponowany przez Komisję

- (9) Chociaż instrumenty, takie jak ustalanie opłat za emisję gazów cieplarnianych lub cele dotyczące intensywności emisji dwutlenku węgla, promują poprawę efektywności energetycznej, nie są odpowiednie, aby w perspektywie krótko- i średnioterminowej doprowadzić do znaczącego przejścia na paliwa odnawialne i niskoemisyjne. Konieczne jest zatem specjalne podejście regulacyjne poświęcone stosowaniu odnawialnych i niskoemisyjnych paliw żeglugowych oraz zastępczych źródeł energii, takich jak wiatr lub energia elektryczna.

Poprawka

- (9) Chociaż instrumenty, takie jak ustalanie opłat za emisję gazów cieplarnianych lub cele dotyczące intensywności emisji dwutlenku węgla, promują poprawę efektywności energetycznej, nie są odpowiednie, aby w perspektywie krótko- i średnioterminowej doprowadzić do znaczącego przejścia na paliwa odnawialne i niskoemisyjne. Konieczne jest zatem specjalne podejście regulacyjne poświęcone stosowaniu odnawialnych i niskoemisyjnych paliw żeglugowych oraz zastępczych źródeł energii, takich jak wiatr lub energia elektryczna. ***Podjęcie to powinno być wdrażane na podstawie celów w sposób neutralny technologicznie i racjonalny pod względem kosztów.***

Poprawka 20

Wniosek dotyczący rozporządzenia

Motyw 10

Tekst proponowany przez Komisję

- (10) Interwencja polityczna mająca na celu stymulowanie popytu na odnawialne i niskoemisyjne paliwa żeglugowe powinna być oparta na celach oraz przestrzegać zasadę neutralności technologicznej. Z tego powodu należy ustanowić wartości dopuszczalne intensywności emisji gazów cieplarnianych pochodzących ze zużycia energii na statku bez zalecania stosowania jakiegokolwiek konkretnego paliwa lub technologii.

Poprawka

- (10) Interwencja polityczna mająca na celu stymulowanie popytu na odnawialne i niskoemisyjne paliwa żeglugowe powinna być oparta na celach oraz przestrzegać zasadę neutralności technologicznej. Z tego powodu należy ustanowić ***ambitne*** wartości dopuszczalne intensywności emisji gazów cieplarnianych pochodzących ze zużycia energii na statku, ***zgodnie z celami porozumienia paryskiego***, bez zalecania stosowania jakiegokolwiek konkretnego paliwa lub technologii.

Poprawka 21

Wniosek dotyczący rozporządzenia

Motyw 10 a (nowy)

Tekst proponowany przez Komisję

- (10a) ***Należy ustanowić specjalny fundusz dla oceanów, który będzie kierował dochody uzyskane ze sprzedaży na aukcji uprawnień do emisji morskich w ramach systemu handlu uprawnieniami do emisji z powrotem do sektora morskiego. Fundusze udostępniane w ramach funduszu dla oceanów powinny być wykorzystywane do wspierania projektów i inwestycji związanych z poprawą efektywności energetycznej statków i portów, z innowacyjnymi technologiami i infrastrukturą służącymi obniżeniu emisyjności transportu morskiego, z produkcją i stosowaniem zrównoważonych paliw alternatywnych oraz z rozwojem bezemisyjnych technologii napędowych.***

Poprawka

Środa, 19 października 2022 r.

Poprawka 22
Wniosek dotyczący rozporządzenia
Motyw 11

Tekst proponowany przez Komisję

- (11) Należy promować rozwój i wprowadzanie odnawialnych paliw oraz paliw o niskiej zawartości węgla z wysokim potencjałem w zakresie zrównoważonego rozwoju, charakteryzujących się komercyjną dojrzałością, a także wysokim potencjałem innowacyjności i rozwoju umożliwiającym sprostanie przyszłym potrzebom. Będzie to sprzyjać budowaniu innowacyjnego i konkurencyjnego rynku paliw oraz zapewni odpowiednie dostawy zrównoważonych paliw żeglugowych w perspektywie krótko- i długoterminowej w celu wsparcia w osiągnięciu ambitnych celów dotyczących obniżenia emisyjności transportu w Unii, a jednocześnie wzmocnienia starań UE na rzecz wysokiego poziomu ochrony środowiska. W tym celu zrównoważone paliwa żeglugowe produkowane z surowców wymienionych w części A i B załącznika IX do dyrektywy (UE) 2018/2001, jak również syntetyczne paliwa żeglugowe powinny się kwalifikować. Kluczowe znaczenie mają w szczególności zrównoważone paliwa żeglugowe produkowane z surowców wymienionych w części B załącznika IX do dyrektywy (UE) 2018/2001, ponieważ są one obecnie najlepiej przygotowaną do wykorzystania technologią zdolną obniżyć emisyjność transportu morskiego już w perspektywie krótkoterminowej.

Poprawka

- (11) Należy promować rozwój i wprowadzanie odnawialnych paliw oraz paliw o niskiej zawartości węgla **i technologii napędowych** z wysokim potencjałem w zakresie zrównoważonego rozwoju, charakteryzujących się komercyjną dojrzałością, a także wysokim potencjałem innowacyjności i rozwoju umożliwiającym sprostanie przyszłym potrzebom. Będzie to sprzyjać budowaniu innowacyjnego i konkurencyjnego rynku paliw oraz zapewni odpowiednie dostawy zrównoważonych paliw żeglugowych w perspektywie krótko- i długoterminowej w celu wsparcia w osiągnięciu ambitnych celów dotyczących obniżenia emisyjności transportu w Unii, a jednocześnie wzmocnienia starań UE na rzecz wysokiego poziomu ochrony środowiska. W tym celu zrównoważone paliwa żeglugowe produkowane z surowców wymienionych w części A i B załącznika IX do dyrektywy (UE) 2018/2001, jak również syntetyczne paliwa żeglugowe powinny się kwalifikować. Kluczowe znaczenie mają w szczególności zrównoważone paliwa żeglugowe produkowane z surowców wymienionych w części B załącznika IX do dyrektywy (UE) 2018/2001, ponieważ są one obecnie najlepiej przygotowaną do wykorzystania technologią zdolną obniżyć emisyjność transportu morskiego już w perspektywie krótkoterminowej.

Środa, 19 października 2022 r.

Poprawka 23
Wniosek dotyczący rozporządzenia
Motyw 11 a (nowy)

Tekst proponowany przez Komisję

Poprawka

- (11a) Aby wspierać szybki rozwój rynku i szybkie wprowadzenie na rynek najbardziej zrównoważonych i innowacyjnych technologii paliwowych o potencjale wzrostu umożliwiającym sprostanie przyszłemu zapotrzebowaniu, konieczne jest zapewnienie specjalnej zachęty do stosowania paliw odnawialnych pochodzenia niebiologicznego. Ta grupa paliw stwarza duże możliwości wprowadzenia energii ze źródeł odnawialnych do koszyka żeglugowych paliw bunkrowych. Ze względu na znacznie wyższe koszty produkcji paliw odnawialnych pochodzenia niebiologicznego ponoszone w perspektywie krótko- i średnioterminowej ważne jest zapewnienie pewnego poziomu popytu wspierającego inwestycje w taką grupę paliw. W niniejszym rozporządzeniu wprowadza się zestaw środków zapewniających wsparcie na potrzeby wprowadzania zrównoważonych paliw odnawialnych pochodzenia niebiologicznego. Środki te obejmują: a) mnożnik stosowany do 2035 r., aby nagrodzić przedsiębiorstwa, które zdecydują się na stosowanie tych paliw pomimo ich stosunkowo wysokiej ceny, oraz b) obowiązywanie od 2030 r. stałego minimalnego udziału energii z paliw odnawialnych pochodzenia niebiologicznego. Aby ułatwić przestrzeganie minimalnego udziału paliw odnawialnych pochodzenia niebiologicznego, powinny mieć zastosowanie środki elastyczności zgodnie z art. 17 i 18 niniejszego rozporządzenia. W drodze ustaleń umownych przedsiębiorstwa mogą pociągać dostawców paliwa do odpowiedzialności za koszty przestrzegania przepisów na podstawie niniejszego rozporządzenia, jeżeli paliwa odnawialne pochodzenia niebiologicznego nie zostały dostarczone zgodnie z uzgodnionymi warunkami.

Środa, 19 października 2022 r.

Poprawka 24
Wniosek dotyczący rozporządzenia
Motyw 13

Tekst proponowany przez Komisję

- (13) W sektorze morskim to podejście musi być jednak bardziej rygorystyczne. W sektorze tym występuje obecnie nieznacznym poziom zapotrzebowania na biopaliwa, biopłyny i paliwa z biomasy produkowane z roślin spożywczych i pastewnych, ponieważ ponad 99 % obecnie stosowanych paliw żeglugowych jest pochodzenia kopalnego. W związku z tym niekwalifikowalność paliw produkowanych z roślin spożywczych i pastewnych na podstawie niniejszego rozporządzenia minimalizuje również wszelkie ryzyko spowolnienia dekarbonizacji sektora transportu, które mogłoby w przeciwnym razie wynikać z przejścia biopaliw pochodzenia roślinnego z sektora drogowego do morskiego. Istotne jest, aby zminimalizować takie przejście, gdyż transport drogowy pozostaje obecnie zdecydowanie najbardziej zanieczyszczającym sektorem transportu, a transport morski wykorzystuje obecnie głównie paliwa pochodzenia kopalnego. W związku z tym należy unikać generowania potencjalnie dużego popytu na biopaliwa, biopłyny i paliwa z biomasy produkowane z roślin spożywczych i pastewnych poprzez promowanie ich stosowania na podstawie niniejszego rozporządzenia. Dodatkowe emisje gazów cieplarnianych i utrata różnorodności biologicznej spowodowane stosowaniem wszystkich rodzajów paliw opartych na roślinach pastewnych i spożywczych wymagają zatem uznania, że paliwa te mają takie same współczynniki emisji jak najmniej korzystna ścieżka.

Poprawka

(Nie dotyczy polskiej wersji językowej)

Środa, 19 października 2022 r.

Poprawka 25

Wniosek dotyczący rozporządzenia

Motyw 14

Tekst proponowany przez Komisję

- (14) Długi czas realizacji związany z opracowywaniem i wprowadzaniem nowych paliw i rozwiązań energetycznych dla transportu morskiego **wymaga** szybkiego działania oraz ustanowienia jasnych i przewidywalnych długoterminowych ram regulacyjnych ułatwiających wszystkim zainteresowanym stronom planowanie i inwestycje. Jasne i solidne długoterminowe ramy regulacyjne ułatwią opracowywanie oraz wprowadzanie nowych paliw i rozwiązań energetycznych dla transportu morskiego, a także zachęcą zainteresowane strony do inwestycji. Takie ramy powinny obejmować określenie wartości dopuszczalnych intensywności emisji gazów cieplarnianych pochodzących ze zużycia energii na statku do 2050 r. Te wartości dopuszczalne powinny z czasem stawać się coraz bardziej ambitne, aby odzwierciedlić spodziewany rozwój technologii i zwiększoną produkcję odnawialnych i niskoemisyjnych paliw żeglugowych.

Poprawka

- (14) Długi czas realizacji związany z opracowywaniem i wprowadzaniem nowych paliw i rozwiązań energetycznych dla transportu morskiego, **a także długi przeciętny okres eksploatacji statków, wynoszący zazwyczaj od 25 do 30 lat, wymagają** szybkiego działania oraz ustanowienia jasnych i przewidywalnych długoterminowych ram regulacyjnych ułatwiających wszystkim zainteresowanym stronom planowanie i inwestycje. Jasne i solidne długoterminowe ramy regulacyjne ułatwią opracowywanie oraz wprowadzanie nowych paliw i rozwiązań energetycznych dla transportu morskiego, a także zachęcą zainteresowane strony do inwestycji. Takie ramy powinny obejmować określenie wartości dopuszczalnych intensywności emisji gazów cieplarnianych pochodzących ze zużycia energii na statku, **zarówno podczas żeglugi, jak i cumowania**, do 2050 r. Te wartości dopuszczalne powinny z czasem stawać się coraz bardziej ambitne, aby odzwierciedlić spodziewany rozwój technologii i zwiększoną produkcję odnawialnych i niskoemisyjnych paliw żeglugowych. **Aby zagwarantować pewność prawa i zapewnić sektorowi wystarczający czas na planowanie i przygotowanie w perspektywie długoterminowej, a także aby uniknąć ryzyka powstania aktywów osieroconych, przyszłe wnioski o zmianę niniejszego rozporządzenia powinny mieć ograniczony zakres i nie powinny wprowadzać istotnych zmian do wymogów.**

Poprawka 26

Wniosek dotyczący rozporządzenia

Motyw 15

Tekst proponowany przez Komisję

- (15) W niniejszym rozporządzeniu należy ustalić metodykę i wzór stosowane do obliczenia średniorocznej intensywności emisji gazów cieplarnianych pochodzących ze zużycia energii na statku. Wzór ten powinien być oparty na zużyciu paliwa zgłaszanym przez statki i uwzględnić odpowiednie współczynniki emisji tych paliw. Metodyka powinna także odzwierciedlać stosowanie zastępczych źródeł energii, takich jak **wiatr** lub energia elektryczna.

Poprawka

- (15) W niniejszym rozporządzeniu należy ustalić metodykę i wzór stosowane do obliczenia średniorocznej intensywności emisji gazów cieplarnianych pochodzących ze zużycia energii na statku. Wzór ten powinien być oparty na zużyciu paliwa zgłaszanym przez statki i uwzględnić odpowiednie współczynniki emisji tych paliw. Metodyka powinna także odzwierciedlać stosowanie zastępczych źródeł energii, takich jak **energia wiatrowa lub słoneczna, energia pozyskiwana na pokładzie statku** lub energia elektryczna **dostarczana w miejscu cumowania.**

Środa, 19 października 2022 r.

Poprawka 27**Wniosek dotyczący rozporządzenia****Motyw 16**

Tekst proponowany przez Komisję

- (16) Aby uzyskać pełniejszy obraz efektywności środowiskowej poszczególnych źródeł energii, należy ocenić efektywność paliw w zakresie emisji gazów cieplarnianych na zasadzie „od źródła energii do kilwatera” (ang. well-to-wake, WtW) z uwzględnieniem wpływu produkcji energii, transportu, dystrybucji i wykorzystania na pokładzie. Ma to zachęcić do przyjmowania technologii i ścieżek produkcji, które charakteryzują się mniejszym śladem węglowym i rzeczywistymi korzyściami w porównaniu z istniejącymi paliwami konwencjonalnymi.

Poprawka

- (16) Aby uzyskać pełniejszy obraz efektywności środowiskowej poszczególnych źródeł energii, należy ocenić efektywność paliw w zakresie emisji gazów cieplarnianych na zasadzie „od źródła energii do kilwatera” (ang. well-to-wake, WtW) z uwzględnieniem wpływu produkcji energii, transportu, dystrybucji i wykorzystania na pokładzie, **uzasadniając ślady węglowe pozostawiane na poszczególnych etapach cyklu życia paliwa**. Ma to zachęcić do przyjmowania technologii i ścieżek produkcji, które charakteryzują się mniejszym śladem węglowym i rzeczywistymi korzyściami w porównaniu z istniejącymi paliwami konwencjonalnymi.

Poprawka 28**Wniosek dotyczący rozporządzenia****Motyw 17**

Tekst proponowany przez Komisję

- (17) Efektywność WtW **odnawialnych i niskoemisyjnych** paliw żeglugowych należy określić przy użyciu domyślnych lub rzeczywistych i poświadczonych współczynników emisji obejmujących emisje od źródła energii do zbiornika paliwa (ang. well-to-tank, WtT) i od zbiornika paliwa do kilwatera (ang. tank-to-wake, TtW). **Efektywność paliw kopalnych należy jednak oceniać, stosując wyłącznie domyślne współczynniki emisji przewidziane w niniejszym rozporządzeniu.**

Poprawka

- (17) Efektywność WtW paliw żeglugowych należy określić przy użyciu domyślnych lub rzeczywistych i poświadczonych współczynników emisji obejmujących emisje od źródła energii do zbiornika paliwa (ang. well-to-tank, WtT) i od zbiornika paliwa do kilwatera (ang. tank-to-wake, TtW).

Środa, 19 października 2022 r.

Poprawka 29

Wniosek dotyczący rozporządzenia

Motyw 21

Tekst proponowany przez Komisję

- (21) Wykorzystanie zasilania energią elektryczną z lądu redukuje zanieczyszczenie powietrza przez statki oraz ogranicza emisje gazów cieplarnianych generowane przez transport morski. W kontekście rosnącego udziału odnawialnych źródeł energii w koszyku energii elektrycznej UE zasilanie energią elektryczną z lądu coraz częściej stanowi sposób zasilania czystą energią dostępny dla statków cumujących. Chociaż dyrektywa 2014/94/UE (dyrektywa w sprawie rozwoju infrastruktury paliw alternatywnych) obejmuje jedynie zapewnienie punktów przyłączenia do zasilania energią elektryczną z lądu, popyt, – a w konsekwencji i wdrożenie tej technologii – nadal są ograniczone. **Należy zatem** ustanowić przepisy szczegółowe nakazujące najbardziej zanieczyszczającym statkom korzystanie z zasilania energią elektryczną z lądu.

Poprawka

- (21) Wykorzystanie zasilania energią elektryczną z lądu redukuje zanieczyszczenie powietrza przez statki **cumujące** oraz ogranicza emisje gazów cieplarnianych generowane przez transport morski **w czasie cumowania statków**. W kontekście rosnącego udziału odnawialnych źródeł energii **i źródeł energii bez udziału paliw kopalnych** w koszyku energii elektrycznej UE zasilanie energią elektryczną z lądu coraz częściej stanowi sposób zasilania czystą energią dostępny dla statków cumujących. Chociaż dyrektywa 2014/94/UE (dyrektywa w sprawie rozwoju infrastruktury paliw alternatywnych) obejmuje jedynie zapewnienie punktów przyłączenia do zasilania energią elektryczną z lądu, popyt, – a w konsekwencji i wdrożenie tej technologii – nadal są ograniczone. **Aby zapewnić redukcję zanieczyszczenia powietrza podczas postoju w porcie oraz ekonomiczną opłacalność infrastruktury zasilania energią elektryczną z lądu i zwrot z inwestycji w taką infrastrukturę, należy** ustanowić przepisy szczegółowe nakazujące najbardziej zanieczyszczającym statkom korzystanie z zasilania energią elektryczną z lądu **w sytuacjach, w których skutecznie ogranicza to emisje przy rozsądnych kosztach**.

Poprawka 30

Wniosek dotyczący rozporządzenia

Motyw 22

Tekst proponowany przez Komisję

- (22) Oprócz zasilania energią elektryczną z lądu inne technologie mogą się wiązać z równoważnymi korzyściami dla środowiska w portach. W przypadku wykazania, że alternatywna technologia jest równoważna stosowaniu zasilania energią elektryczną z lądu, statek powinien zostać zwolniony z korzystania z zasilania energią elektryczną z lądu.

Poprawka

- (22) Oprócz zasilania energią elektryczną z lądu inne **bezemisyjne** technologie mogą się wiązać z równoważnymi korzyściami dla środowiska w portach. W przypadku wykazania, że **pod względem redukcji zanieczyszczenia powietrza i emisji gazów cieplarnianych** alternatywna technologia jest równoważna stosowaniu zasilania energią elektryczną z lądu, statek powinien zostać zwolniony z korzystania z zasilania energią elektryczną z lądu.

Środa, 19 października 2022 r.

Poprawka 31
Wniosek dotyczący rozporządzenia
Motyw 23

Tekst proponowany przez Komisję

- (23) Należy również przewidzieć wyjątki od stosowania zasilania energią elektryczną z lądu z szeregu obiektywnych powodów potwierdzonych przez podmiot zarządzający portem zawinięcia, ograniczone do nieplanowanych zawinięć do portów ze względów bezpieczeństwa lub ratowania życia na morzu, do krótkich postojów statków cumujących trwających krócej niż dwie godziny, ponieważ jest to minimalny czas wymagany do podłączenia, oraz do wykorzystania pokładowych źródeł energii w sytuacjach awaryjnych.

Poprawka

- (23) Należy również przewidzieć wyjątki od stosowania zasilania energią elektryczną z lądu z szeregu obiektywnych powodów potwierdzonych przez podmiot zarządzający portem zawinięcia, **operatora terminalu lub właściwy organ, w zależności od modelu zarządzania portami w poszczególnych państwach członkowskich. Wyjątki te powinny być** ograniczone do nieplanowanych zawinięć do portów ze względów bezpieczeństwa lub ratowania życia na morzu, do krótkich postojów statków cumujących trwających krócej niż dwie godziny, ponieważ jest to minimalny czas wymagany do podłączenia, oraz do wykorzystania pokładowych źródeł energii w sytuacjach awaryjnych. **Jeżeli niemożliwe jest dostarczenie wystarczającej ilości energii na lądzie ze względu na niedostateczną wydajność lokalnej sieci zasilającej port, nie należy tego uważać za niespełnienie wymogów niniejszego rozporządzenia ani przez port, ani przez właściciela czy operatora statku, o ile zarządzający siecią odpowiednio potwierdzi weryfikatorom niewystarczającą wydajność lokalnej sieci.**

Środa, 19 października 2022 r.

Poprawka 32

Wniosek dotyczący rozporządzenia

Motyw 24

Tekst proponowany przez Komisję

- (24) Gdy operatorzy statków i portów otrzymają wystarczająco dużo czasu na dokonanie niezbędnych inwestycji, liczba wyjątków w przypadku niedostępności lub niekompatybilności zasilania energią elektryczną z lądu powinna być ograniczona, aby zapewnić niezbędne zachęty do tych inwestycji i uniknąć nieuczciwej konkurencji. Od 2035 r. operatorzy statków powinni dokładnie planować swoje zawinięcia do portów, aby upewnić się, że mogą prowadzić swoją działalność bez zanieczyszczania powietrza i emisji gazów cieplarnianych podczas postoju w porcie i bez narażania środowiska na obszarach przybrzeżnych i w miastach portowych. Należy utrzymać ograniczoną liczbę wyjątków w przypadku niedostępności lub niekompatybilności zasilania energią elektryczną z lądu, aby umożliwić sporadyczne zmiany w ostatniej chwili w harmonogramach zawinięć do portów oraz zawinięć do portów z niekompatybilnym sprzętem.

Poprawka

- (24) Gdy operatorzy statków i portów otrzymają wystarczająco dużo czasu na dokonanie niezbędnych inwestycji, liczba wyjątków w przypadku niedostępności lub niekompatybilności zasilania energią elektryczną z lądu powinna być ograniczona, aby zapewnić niezbędne zachęty do tych inwestycji i uniknąć nieuczciwej konkurencji. **W celu zapewnienia pełnej interoperacyjności porty powinny wyposażać swoje nabrzeża, a armatorzy swoje statki, w instalacje energetyczne zgodne z obowiązującymi normami.** Od 2035 r. operatorzy statków powinni dokładnie planować swoje zawinięcia do portów **TEN-T objętych rozporządzeniem XXXX-XXX (rozporządzenie w sprawie infrastruktury paliw alternatywnych)**, aby upewnić się, że mogą prowadzić swoją działalność bez zanieczyszczania powietrza i emisji gazów cieplarnianych podczas postoju w porcie i bez narażania środowiska na obszarach przybrzeżnych i w miastach portowych. Należy utrzymać ograniczoną liczbę wyjątków w przypadku niedostępności lub niekompatybilności zasilania energią elektryczną z lądu, aby umożliwić sporadyczne zmiany w ostatniej chwili w harmonogramach zawinięć do portów oraz zawinięć do portów z niekompatybilnym sprzętem. **Aby ograniczyć ryzyko powstania aktywów osieroconych, niezgodności infrastruktury zasilania energią elektryczną z lądu na statku i w miejscu postoju, a także braku równowagi między popytem na paliwa alternatywne a ich podażą, należy organizować częste spotkania konsultacyjne między odpowiednimi zainteresowanymi stronami w celu omówienia wymagań i przyszłych planów oraz podejmowania decyzji w tym zakresie.**

Środa, 19 października 2022 r.

Poprawka 33

Wniosek dotyczący rozporządzenia

Motyw 24 a (nowy)

Tekst proponowany przez Komisję

Poprawka

- (24a) *Cele dotyczące zapewnienia zasilania energią elektryczną z lądu określone w rozporządzeniu nr XXXX-XXX (rozporządzenie w sprawie infrastruktury paliw alternatywnych) uwzględniają rodzaje obsługiwanych statków i odpowiednie natężenie ruchu w portach morskich. Wymóg, aby statki podłączały się do zasilania energią elektryczną z lądu podczas zacumowania, nie powinien mieć zastosowania do statków zawijających do portów zwolnionych z wymogu zasilania energią elektryczną z lądu określonego w tym rozporządzeniu, chyba że w porcie w miejscu zacumowania jest zainstalowany i dostępny system zasilania energią elektryczną z lądu. Jeśli statek zawinie do portu nieobjętego TEN-T, w którym dostępny jest system zasilania energią elektryczną z lądu, powinien połączyć się z systemem zasilania energią elektryczną z lądu podczas zacumowania.*

Poprawka 34

Wniosek dotyczący rozporządzenia

Motyw 24 b (nowy)

Tekst proponowany przez Komisję

Poprawka

- (24b) *Nawet jeśli zasilanie energią elektryczną z lądu jest ważnym narzędziem ograniczania lokalnych emisji zanieczyszczeń powietrza, jego potencjał w zakresie ograniczania emisji gazów cieplarnianych zależy całkowicie od koszyka energetycznego energii elektrycznej, którą zasila się przez przewody. Aby w pełni wykorzystać potencjał zasilania energią elektryczną z lądu w zakresie klimatu i środowiska, państwa członkowskie powinny zwiększyć przepustowość i łączalność sieci elektroenergetycznej oraz nadal ograniczać intensywność emisji gazów cieplarnianych w swoich koszykach energetycznych, aby zapewniać portom przystępną cenowo, możliwą do zaplanowania energią elektryczną bez udziału paliw kopalnych.*

Środa, 19 października 2022 r.

Poprawka 35

Wniosek dotyczący rozporządzenia

Motyw 24 c (nowy)

Tekst proponowany przez Komisję

Poprawka

- (24c) *Przy wdrażaniu niniejszego rozporządzenia należy odpowiednio uwzględnić różne modele zarządzania portami w całej Unii, w szczególności w odniesieniu do odpowiedzialności za wydanie zaświadczenia zwalniającego statek z obowiązku podłączenia do zasilania energią elektryczną z lądu.*

Poprawka 36

Wniosek dotyczący rozporządzenia

Motyw 24 d (nowy)

Tekst proponowany przez Komisję

Poprawka

- (24d) *Koordinacja działań portów i operatorów statków ma zasadnicze znaczenie dla zapewnienia sprawnego przebiegu procedur przyłączania do zasilania energią elektryczną z lądu w portach. Operatorzy statków powinni informować porty, do których zawijają, o swoich zamiarach podłączenia się do zasilania energią elektryczną z lądu oraz o ilości energii potrzebnej podczas danego zawinięcia, w szczególności gdy ilość ta przekracza szacowane zapotrzebowanie dla danej kategorii statków.*

Poprawka 37

Wniosek dotyczący rozporządzenia

Motyw 25

Tekst proponowany przez Komisję

Poprawka

- (25) Na podstawie niniejszego rozporządzenia należy wprowadzić solidny system monitorowania, sprawozdawczości i weryfikacji w celu śledzenia przestrzegania jego przepisów. Taki system należy stosować w sposób niedyskryminujący w odniesieniu do wszystkich statków i wymagać weryfikacji przez osobę trzecią w celu zapewnienia dokładności danych przekazywanych w ramach tego systemu. Aby ułatwić osiągnięcie celu niniejszego rozporządzenia, należy, w razie potrzeby, wykorzystać wszelkie dane już zgłoszone na podstawie rozporządzenia (UE) 2015/757 do weryfikacji zgodności z niniejszym rozporządzeniem w celu ograniczenia obciążenia administracyjnego nałożonego na przedsiębiorstwa, weryfikatorów i organy administracji morskiej.

- (25) Na podstawie niniejszego rozporządzenia należy wprowadzić solidny **i przejrzysty** system monitorowania, sprawozdawczości i weryfikacji w celu śledzenia przestrzegania jego przepisów. Taki system należy stosować w sposób niedyskryminujący w odniesieniu do wszystkich statków i wymagać weryfikacji przez osobę trzecią w celu zapewnienia dokładności danych przekazywanych w ramach tego systemu. Aby ułatwić osiągnięcie celu niniejszego rozporządzenia, należy, w razie potrzeby, wykorzystać wszelkie dane już zgłoszone na podstawie rozporządzenia (UE) 2015/757 do weryfikacji zgodności z niniejszym rozporządzeniem w celu ograniczenia obciążenia administracyjnego nałożonego na przedsiębiorstwa, weryfikatorów i organy administracji morskiej.

Środa, 19 października 2022 r.

Poprawka 38
Wniosek dotyczący rozporządzenia
Motyw 26

Tekst proponowany przez Komisję

- (26) Przedsiębiorstwa powinny odpowiadać za monitoring i sprawozdawczość w zakresie ilości i rodzaju energii zużywanej na pokładzie przez statki żeglujące i statki cumujące, jak również innych istotnych informacji, takich jak informacje na temat rodzaju znajdującego się na pokładzie silnika **lub obecności** technologii wykorzystujących wiatr, w celu wykazania zgodności z wartością dopuszczalną intensywności emisji gazów cieplarnianych pochodzących ze zużycia energii na statku określoną w niniejszym rozporządzeniu. Aby ułatwić wywiązanie się z tych obowiązków w zakresie monitorowania i sprawozdawczości oraz realizację procesu weryfikacji przez weryfikatorów, podobnie jak w przypadku rozporządzenia (UE) 2015/757, przedsiębiorstwa powinny udokumentować przewidywaną metodę monitorowania, a w planie monitorowania przedstawić dalsze szczegóły dotyczące stosowania przepisów niniejszego rozporządzenia. Plan monitorowania, a także jego późniejsze zmiany należy, w stosownych przypadkach, złożyć do weryfikatora.

Poprawka

- (26) Przedsiębiorstwa powinny odpowiadać za monitoring i sprawozdawczość w zakresie ilości i rodzaju energii zużywanej na pokładzie przez statki żeglujące i statki cumujące, jak również innych istotnych informacji, takich jak informacje na temat rodzaju znajdującego się na pokładzie silnika, **specyfikacje techniczne** technologii wykorzystujących wiatr **lub innych alternatywnych źródeł energii znajdujących się na pokładzie**, w celu wykazania zgodności z wartością dopuszczalną intensywności emisji gazów cieplarnianych pochodzących ze zużycia energii na statku określoną w niniejszym rozporządzeniu. Aby ułatwić wywiązanie się z tych obowiązków w zakresie monitorowania i sprawozdawczości oraz realizację procesu weryfikacji przez weryfikatorów, podobnie jak w przypadku rozporządzenia (UE) 2015/757, przedsiębiorstwa powinny udokumentować przewidywaną metodę monitorowania, a w planie monitorowania przedstawić dalsze szczegóły dotyczące stosowania przepisów niniejszego rozporządzenia. Plan monitorowania, a także jego późniejsze zmiany należy, w stosownych przypadkach, złożyć do weryfikatora.

Środa, 19 października 2022 r.

Poprawka 39

Wniosek dotyczący rozporządzenia

Motyw 27

Tekst proponowany przez Komisję

- (27) **Certyfikacja** paliw **jest niezbędna** do osiągnięcia celów niniejszego rozporządzenia i zagwarantowania integralności środowiskowej paliw odnawialnych i niskoemisyjnych, które zgodnie z oczekiwaniami mają zostać wdrożone w sektorze morskim. Taką certyfikację należy prowadzić w drodze przejrzystej i niedyskryminacyjnej procedury. W celu ułatwienia certyfikacji i ograniczenia obciążenia administracyjnego certyfikacja biopaliw, biogazu, paliw odnawialnych pochodzenia niebiologicznego oraz pochodzących z recyklingu paliw węglowych powinna się odbywać na podstawie zasad ustanowionych dyrektywą (UE) 2018/2001. Takie podejście do certyfikacji powinno również dotyczyć paliw bunkrowanych poza Unią, które należy traktować jako paliwa przywożone, w podobny sposób jak w dyrektywie (UE) 2018/2001. Jeżeli przedsiębiorstwa zamierzają odejść od wartości domyślnych przewidzianych we wspomnianej dyrektywie lub w tych nowych ramach, powinno to mieć miejsce wyłącznie w przypadku, gdy wartości można poświadczyć w ramach jednego z dobrowolnych systemów uznanych na podstawie dyrektywy (UE) 2018/2001 (w przypadku wartości WtT) lub za pomocą **badaiń laboratoryjnych lub** pomiarów emisji bezpośrednich (w przypadku wartości TtW).

Poprawka

- (27) **Solidna certyfikacja i monitorowanie** paliw **są niezbędne** do osiągnięcia celów niniejszego rozporządzenia i zagwarantowania integralności środowiskowej paliw odnawialnych i niskoemisyjnych, które zgodnie z oczekiwaniami mają zostać wdrożone w sektorze morskim. Taką certyfikację należy prowadzić w drodze przejrzystej i niedyskryminacyjnej procedury. W celu ułatwienia certyfikacji i ograniczenia obciążenia administracyjnego certyfikacja biopaliw, biogazu, paliw odnawialnych pochodzenia niebiologicznego oraz pochodzących z recyklingu paliw węglowych powinna się odbywać na podstawie zasad ustanowionych dyrektywą (UE) 2018/2001. Takie podejście do certyfikacji powinno również dotyczyć paliw bunkrowanych poza Unią, które należy traktować jako paliwa przywożone, w podobny sposób jak w dyrektywie (UE) 2018/2001. Jeżeli przedsiębiorstwa zamierzają odejść od wartości domyślnych przewidzianych we wspomnianej dyrektywie lub w tych nowych ramach, powinno to mieć miejsce wyłącznie w przypadku, gdy wartości można poświadczyć w ramach jednego z dobrowolnych systemów uznanych na podstawie dyrektywy (UE) 2018/2001 (w przypadku wartości WtT) lub za pomocą pomiarów emisji bezpośrednich (w przypadku wartości TtW).

Poprawka 40

Wniosek dotyczący rozporządzenia

Motyw 27 a (nowy)

Tekst proponowany przez Komisję

- (27a) **Wiarygodność i dokładność informacji dotyczących właściwości paliw ma zasadnicze znaczenie dla wykonania niniejszego rozporządzenia. Dostawcy paliw, którym udowodniono podawanie wprowadzających w błąd lub niedokładnych informacji na temat intensywności emisji gazów cieplarnianych dostarczanych przez nich paliw, powinni podlegać karze. Dostawcy paliw, którzy wielokrotnie podawali fałszywe lub wprowadzające w błąd informacje, powinni zostać wpisani na czarną listę systemów certyfikacji ustanowioną w dyrektywie (UE) 2018/2001 (dyrektywa w sprawie energii odnawialnej). W takich przypadkach należy uznać, że wszelkie paliwa bunkrowane z instalacji tego dostawcy mają taki sam wskaźnik emisji jak najmniej korzystne paliwo kopalne.**

Poprawka

Środa, 19 października 2022 r.

Poprawka 41**Wniosek dotyczący rozporządzenia****Motyw 28***Tekst proponowany przez Komisję*

- (28) Weryfikacja przez akredytowanych weryfikatorów powinna zapewnić dokładność i kompletność monitoringu i sprawozdawczości przedsiębiorstw, a także przestrzeganie niniejszego rozporządzenia. Aby zapewnić bezstronność, weryfikatorzy powinni być niezależnymi i kompetentnymi podmiotami prawnymi akredytowanymi przez krajowe jednostki akredytujące ustanowione zgodnie z rozporządzeniem Parlamentu Europejskiego i Rady (WE) nr 765/2008 ⁽²⁴⁾.

⁽²⁴⁾ Rozporządzenie Parlamentu Europejskiego i Rady (WE) nr 765/2008 z dnia 9 lipca 2008 r. ustanawiające wymagania w zakresie akredytacji i nadzoru rynku odnoszące się do warunków wprowadzania produktów do obrotu i uchylające rozporządzenie (EWG) nr 339/93 (Dz.U. L 218 z 13.8.2008, s. 30).

Poprawka

- (28) Weryfikacja przez akredytowanych weryfikatorów powinna zapewnić dokładność i kompletność monitoringu i sprawozdawczości przedsiębiorstw, a także przestrzeganie niniejszego rozporządzenia. Aby zapewnić bezstronność **i skuteczność**, weryfikatorzy powinni być niezależnymi i kompetentnymi podmiotami prawnymi akredytowanymi **i nadzorowanymi** przez krajowe jednostki akredytujące ustanowione zgodnie z rozporządzeniem Parlamentu Europejskiego i Rady (WE) nr 765/2008 ⁽²⁴⁾.

⁽²⁴⁾ Rozporządzenie Parlamentu Europejskiego i Rady (WE) nr 765/2008 z dnia 9 lipca 2008 r. ustanawiające wymagania w zakresie akredytacji i nadzoru rynku odnoszące się do warunków wprowadzania produktów do obrotu i uchylające rozporządzenie (EWG) nr 339/93 (Dz.U. L 218 z 13.8.2008, s. 30).

Poprawka 42**Wniosek dotyczący rozporządzenia****Motyw 31 a (nowy)***Tekst proponowany przez Komisję**Poprawka*

- (31a) **Przedsiębiorstwa i dostawcy paliw mogliby, w drodze ustaleń umownych, uzgodnić wzajemne zobowiązania do produkcji, dostaw i zakupu określonych z góry ilości pewnych paliw. Takie ustalenia umowne powinny także obejmować odpowiedzialność i określać warunki rekompensaty finansowej w przypadku, gdy paliwa nie są dostępne pomimo wcześniejszych ustaleń.**

Środa, 19 października 2022 r.

Poprawka 43

Wniosek dotyczący rozporządzenia

Motyw 36

Tekst proponowany przez Komisję

- (36) Kara nakładana za każde niezgodne z przepisami zawińcie do portu powinna być proporcjonalna do kosztów korzystania z energii elektrycznej i być wystarczająco wysoka, aby zniechęcić do korzystania z bardziej zanieczyszczających źródeł energii. Kara powinna zależeć od generowanej na jednostce mocy wyrażonej w megawatach, pomnożonej przez stałą karę w EUR za godzinę postoju w porcie. Ze względu na brak dokładnych danych liczbowych dotyczących kosztów zasilania energią elektryczną z lądu w Unii, stawka ta powinna opierać się na średniej unijnej cenie energii elektrycznej dla odbiorców niebędących gospodarstwami domowymi pomnożonej przez współczynnik wynoszący dwa, aby uwzględnić inne opłaty związane ze świadczeniem usługi, w tym między innymi koszty przyłączenia i elementy zwrotu z inwestycji.

Poprawka

- (36) Kara nakładana za każde niezgodne z przepisami zawińcie do portu powinna być proporcjonalna do kosztów korzystania z energii elektrycznej i być wystarczająco wysoka, aby zniechęcić do korzystania z bardziej zanieczyszczających źródeł energii. Kara powinna zależeć od generowanej na jednostce mocy wyrażonej w megawatach, pomnożonej przez stałą karę w EUR za godzinę postoju w porcie. Ze względu na brak dokładnych danych liczbowych dotyczących kosztów zasilania energią elektryczną z lądu w Unii, stawka ta powinna opierać się na **najbardziej aktualnej** średniej unijnej cenie energii elektrycznej dla odbiorców niebędących gospodarstwami domowymi pomnożonej przez współczynnik wynoszący dwa, aby uwzględnić inne opłaty związane ze świadczeniem usługi, w tym między innymi koszty przyłączenia i elementy zwrotu z inwestycji.

Poprawka 44

Wniosek dotyczący rozporządzenia

Motyw 37

Tekst proponowany przez Komisję

- (37) Dochody uzyskane z tytułu kar **powinny zostać wykorzystane** do promowania **dystrybucji i stosowania** paliw **odnawialnych i niskoemisyjnych w sektorze morskim oraz do wspierania operatorów morskich w realizacji ich celów w zakresie klimatu i ochrony środowiska. Aby to osiągnąć**, dochody te należy **przekazać** na fundusz **innowacyjny**, o którym mowa w art. 10a ust. 8 dyrektywy 2003/87/WE.

Poprawka

- (37) Dochody uzyskane z tytułu kar **należy przeznaczyć na sektor morski i wykorzystać** do promowania **obniżenia jego emisyjności, w tym wsparcia rozwoju, produkcji i wdrażania paliw alternatywnych, infrastruktury paliw alternatywnych i infrastruktury zasilania energią elektryczną z lądu, a także nowych innowacyjnych technologii. W tym celu** dochody te należy **przeznaczyć** na fundusz **dla oceanów**, o którym mowa w art. 3gab dyrektywy 2003/87/WE.

Środa, 19 października 2022 r.

Poprawka 45

Wniosek dotyczący rozporządzenia

Motyw 39

Tekst proponowany przez Komisję

- (39) Ze względu na znaczenie konsekwencji, jakie środki wprowadzane przez weryfikatorów na podstawie niniejszego rozporządzenia mogą mieć dla zainteresowanych przedsiębiorstw, w szczególności w odniesieniu do określenia niezgodnych z przepisami zawinięć do portu, obliczania wysokości kar oraz odmowy wydania świadectwa zgodności FuelEU, przedsiębiorstwa te powinny mieć prawo do złożenia wniosku o przegląd takich środków do właściwego organu w państwie członkowskim, w którym weryfikator uzyskał akredytację. W świetle podstawowego prawa do skutecznego środka odwoławczego zapisanego w art. 47 Karty praw podstawowych Unii Europejskiej decyzje podjęte przez właściwe organy i organy zarządzające portem na podstawie niniejszego rozporządzenia powinny podlegać kontroli sądowej, przeprowadzonej zgodnie z prawem krajowym danego państwa członkowskiego.

Poprawka

- (39) Ze względu na znaczenie konsekwencji, jakie środki wprowadzane przez weryfikatorów na podstawie niniejszego rozporządzenia mogą mieć dla zainteresowanych przedsiębiorstw, w szczególności w odniesieniu do określenia niezgodnych z przepisami zawinięć do portu, **zestawienia informacji na potrzeby** obliczania wysokości kar oraz odmowy wydania świadectwa zgodności FuelEU, przedsiębiorstwa te powinny mieć prawo do złożenia wniosku o przegląd takich środków do właściwego organu w państwie członkowskim, w którym weryfikator uzyskał akredytację. W świetle podstawowego prawa do skutecznego środka odwoławczego zapisanego w art. 47 Karty praw podstawowych Unii Europejskiej decyzje podjęte przez właściwe organy i organy zarządzające portem na podstawie niniejszego rozporządzenia powinny podlegać kontroli sądowej, przeprowadzonej zgodnie z prawem krajowym danego państwa członkowskiego.

Poprawka 46

Wniosek dotyczący rozporządzenia

Motyw 40

Tekst proponowany przez Komisję

- (40) W celu utrzymania równych szans poprzez skuteczne działanie niniejszego rozporządzenia należy przekazać Komisji uprawnienia do przyjęcia aktów zgodnie z art. 290 Traktatu o funkcjonowaniu Unii Europejskiej w odniesieniu do zmiany wykazu współczynników emisji WtW, zmiany wykazu mających zastosowanie technologii bezemisyjnych lub kryteriów ich stosowania, aby ustalić zasady przeprowadzania **badania laboratoryjnych i** pomiarów emisji bezpośrednich, dostosowania współczynnika kar, akredytacji weryfikatorów oraz trybu uiszczania kar. 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 Parlamentowi Europejskiemu i Radzie udział na równych zasadach 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.

Poprawka

- (40) W celu utrzymania równych szans poprzez skuteczne działanie niniejszego rozporządzenia należy przekazać Komisji uprawnienia do przyjęcia aktów zgodnie z art. 290 Traktatu o funkcjonowaniu Unii Europejskiej w odniesieniu do zmiany wykazu współczynników emisji WtW, zmiany wykazu mających zastosowanie technologii bezemisyjnych lub kryteriów ich stosowania, aby **ustanowić przepisy dotyczące poświadczania rzeczywistych emisji od źródła energii do zbiornika paliwa, a także** ustalić zasady przeprowadzania pomiarów emisji bezpośrednich, dostosowania współczynnika kar, akredytacji weryfikatorów oraz trybu uiszczania kar. 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 Parlamentowi Europejskiemu i Radzie udział na równych zasadach 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.

Środa, 19 października 2022 r.

Poprawka 47

Wniosek dotyczący rozporządzenia

Motyw 42

Tekst proponowany przez Komisję

- (42) Biorąc pod uwagę wymiar sektora morskiego, globalne podejście do ograniczenia intensywności emisji gazów cieplarnianych pochodzących z energii wykorzystywanej przez statki jest bardziej pożądane, ponieważ **można je uznać za** skuteczniejsze z uwagi na większy zasięg. W związku z tym, i ze względu na ułatwianie opracowywania międzynarodowych przepisów w ramach Międzynarodowej Organizacji Morskiej (IMO), Komisja powinna udostępniać IMO oraz innym odpowiednim organom międzynarodowym odpowiednie informacje na temat wykonywania niniejszego rozporządzenia, przedkładając IMO stosowne wnioski. W przypadku osiągnięcia porozumienia w sprawie globalnego podejścia w kwestiach mających znaczenie dla niniejszego rozporządzenia Komisja powinna poddać to rozporządzenie przeglądowi w celu dostosowania go, **w stosownych przypadkach**, do przepisów międzynarodowych.

Poprawka

- (42) Biorąc pod uwagę wymiar sektora morskiego, globalne podejście do ograniczenia intensywności emisji gazów cieplarnianych pochodzących z energii wykorzystywanej przez statki jest bardziej pożądane, ponieważ **byłoby znacząco** skuteczniejsze z uwagi na większy zasięg. W związku z tym, i ze względu na ułatwianie opracowywania międzynarodowych przepisów w ramach Międzynarodowej Organizacji Morskiej (IMO), Komisja powinna udostępniać IMO oraz innym odpowiednim organom międzynarodowym odpowiednie informacje na temat wykonywania niniejszego rozporządzenia, przedkładając IMO stosowne wnioski, **w ramach kontynuacji działań UE na rzecz promowania ambitnych celów obniżenia emisyjności sektora morskiego na szczeblu międzynarodowym**. W przypadku osiągnięcia porozumienia w sprawie globalnego podejścia w kwestiach mających znaczenie dla niniejszego rozporządzenia Komisja powinna poddać to rozporządzenie przeglądowi w celu dostosowania go do przepisów międzynarodowych.

Poprawka 48

Wniosek dotyczący rozporządzenia

Motyw 42 a (nowy)

Tekst proponowany przez Komisję

- (42a) **Aby zapewnić równe warunki działania na szczeblu międzynarodowym i zmaksymalizować wpływ prawodawstwa dotyczącego paliw odnawialnych i niskoemisyjnych na środowisko, Komisja i państwa członkowskie w ramach IMO i innych organizacji międzynarodowych powinny promować solidne systemy certyfikacji i monitorowania paliw odnawialnych.**

Poprawka

Poprawka 49

Wniosek dotyczący rozporządzenia

Motyw 42 b (nowy)

Tekst proponowany przez Komisję

- (42b) **Komisja powinna zapewnić wdrożenie i dostępność narzędzi współpracy i wymiany najlepszych praktyk w sektorze transportu morskiego, zgodnie z definicją zawartą w wytycznych dotyczących lepszego stanowienia prawa^(1a).**

Poprawka

- ^(1a) Dokument roboczy służb Komisji, Wytyczne dotyczące lepszego stanowienia prawa, 3.11.2021 r., SWD(2021)0305, Komisja Europejska, Bruksela.

Środa, 19 października 2022 r.

Poprawka 50**Wniosek dotyczący rozporządzenia****Motyw 43**

Tekst proponowany przez Komisję

- (43) **Wykorzystanie** paliw odnawialnych i niskoemisyjnych oraz zastępczych źródeł energii przez statki zawijające do portów, przebywające w nich lub wypływające z portów należących do jurysdykcji państwa członkowskiego w całej Unii nie jest celem, który może zostać w wystarczającym stopniu osiągnięty przez państwa członkowskie bez ryzyka wprowadzenia barier na rynku wewnętrznym i zakłócenia konkurencji między portami i między operatorami morskimi. Cel ten można skuteczniej osiągnąć, wprowadzając na szczeblu Unii jednolite zasady stwarzające zachęty gospodarcze dla operatorów morskich, aby nadal mogli w sposób niezakłócony prowadzić działalność, jednocześnie wywiązując się z obowiązków w zakresie stosowania paliw odnawialnych i niskoemisyjnych. Unia może zatem przyjąć środki zgodnie z zasadą pomocniczości określoną w art. 5 Traktatu o Unii Europejskiej. Zgodnie z zasadą proporcjonalności określoną w tym artykule niniejsze rozporządzenie nie wykracza poza to, co jest niezbędne dla osiągnięcia tego celu,

Poprawka

- (43) **Rozwijanie i wykorzystanie na dużą skalę** paliw odnawialnych i niskoemisyjnych oraz zastępczych źródeł energii przez statki zawijające do portów, przebywające w nich lub wypływające z portów należących do jurysdykcji państwa członkowskiego w całej Unii nie jest celem, który może zostać w wystarczającym stopniu osiągnięty przez państwa członkowskie bez ryzyka wprowadzenia barier na rynku wewnętrznym i zakłócenia konkurencji między portami i między operatorami morskimi. Cel ten można skuteczniej osiągnąć, wprowadzając na szczeblu Unii jednolite zasady stwarzające zachęty gospodarcze dla operatorów morskich, aby nadal mogli w sposób niezakłócony prowadzić działalność, jednocześnie wywiązując się z obowiązków w zakresie stosowania paliw odnawialnych i niskoemisyjnych. Unia może zatem przyjąć środki zgodnie z zasadą pomocniczości określoną w art. 5 Traktatu o Unii Europejskiej. Zgodnie z zasadą proporcjonalności określoną w tym artykule niniejsze rozporządzenie nie wykracza poza to, co jest niezbędne dla osiągnięcia tego celu,

Poprawka 51**Wniosek dotyczący rozporządzenia****Artykuł 1 – akapit 1 – litera a**

Tekst proponowany przez Komisję

- a) ograniczenie intensywności emisji gazów cieplarnianych pochodzących ze zużycia energii na statku wpływającym do portów należących do jurysdykcji państwa członkowskiego, przebywającym w nich lub opuszczającym takie porty oraz

Poprawka

*(Nie dotyczy polskiej wersji językowej)***Poprawka 52****Wniosek dotyczący rozporządzenia****Artykuł 1 – akapit 1 – litera b**

Tekst proponowany przez Komisję

- b) obowiązek korzystania z zasilania energią elektryczną z lądu lub korzystania z technologii bezemisyjnej w portach podlegających jurysdykcji państwa członkowskiego

Poprawka

(Nie dotyczy polskiej wersji językowej)

Środa, 19 października 2022 r.

Poprawka 53

Wniosek dotyczący rozporządzenia

Artykuł 1 – akapit 1 – zakończenie

Tekst proponowany przez Komisję

w celu zwiększenia konsekwentnego stosowania paliw odnawialnych i niskoemisyjnych oraz zastępczych źródeł energii w całej Unii przy jednoczesnym zapewnieniu płynnego ruchu morskiego i unikaniu zakłóceń na rynku wewnętrznym.

Poprawka

Celem takiego działania jest zwiększenie konsekwentnego stosowania paliw odnawialnych i niskoemisyjnych oraz zastępczych źródeł energii w **transporcie morskim w całej Unii, zgodnie z unijnym celem, jakim jest osiągnięcie neutralności klimatycznej w Unii najpóźniej do 2050 r., oraz celami porozumienia paryskiego**, przy jednoczesnym zapewnieniu płynnego ruchu morskiego, **stworzeniu możliwości rozwoju dla przemysłu morskiego** i unikaniu zakłóceń na rynku wewnętrznym.

Poprawka 54

Wniosek dotyczący rozporządzenia

Artykuł 2 – akapit 1 – wprowadzenie

Tekst proponowany przez Komisję

Niniejsze rozporządzenie ma zastosowanie do wszystkich statków o pojemności brutto przekraczającej 5 000 t, niezależnie od ich bandery **pod względem**:

Poprawka

Niniejsze rozporządzenie ma zastosowanie do wszystkich statków o pojemności brutto przekraczającej 5 000 t, niezależnie od ich bandery, **w odniesieniu do**:

Poprawka 55

Wniosek dotyczący rozporządzenia

Artykuł 2 – akapit 1 – litera b

Tekst proponowany przez Komisję

b) całkowitej energii zużytej podczas rejsów z portu zawinięcia podlegającego jurysdykcji państwa członkowskiego do portu zawinięcia podlegającego jurysdykcji państwa członkowskiego, **oraz**

Poprawka

b) całkowitej energii zużytej podczas rejsów z portu zawinięcia podlegającego jurysdykcji państwa członkowskiego do portu zawinięcia podlegającego jurysdykcji państwa członkowskiego,

Poprawka 56

Wniosek dotyczący rozporządzenia

Artykuł 2 – akapit 1 – litera b a (nowa)

Tekst proponowany przez Komisję

ba) połowy energii zużytej podczas rejsów z portu zawinięcia znajdującego się w najbardziej oddalonym regionie podlegającym jurysdykcji państwa członkowskiego lub do tego portu oraz

Poprawka

ba) połowy energii zużytej podczas rejsów z portu zawinięcia znajdującego się w najbardziej oddalonym regionie podlegającym jurysdykcji państwa członkowskiego lub do tego portu oraz

Środa, 19 października 2022 r.

Poprawka 57**Wniosek dotyczący rozporządzenia****Artykuł 2 – akapit 1 – litera c**

Tekst proponowany przez Komisję

c) połowy energii zużytej podczas rejsów z portu zawinięcia podlegającego jurysdykcji państwa członkowskiego lub do **niego**, w przypadku gdy ostatni lub kolejny port zawinięcia podlega jurysdykcji państwa trzeciego.

Poprawka

c) połowy energii zużytej podczas rejsów z portu zawinięcia podlegającego jurysdykcji państwa członkowskiego lub do **tego portu**, w przypadku gdy ostatni lub kolejny port zawinięcia podlega jurysdykcji państwa trzeciego.

Poprawka 58**Wniosek dotyczący rozporządzenia****Artykuł 2 – akapit 2**

Tekst proponowany przez Komisję

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

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

Poprawka 59**Wniosek dotyczący rozporządzenia****Artykuł 2 – akapit 2 a (nowy)**

Tekst proponowany przez Komisję

Poprawka

Do 31 grudnia 2025 r. Komisja przyjmie akt wykonawczy ustanawiający wykaz sąsiednich portów przeładunku kontenerów wyłączonych z określonej w niniejszym rozporządzeniu definicji portów zawinięcia w odniesieniu do kontenerowców.

Od tego czasu przynajmniej co dwa lata Komisja będzie przyjmować akty wykonawcze aktualizujące ten wykaz sąsiednich portów przeładunku kontenerów wyłączonych z określonej w niniejszym rozporządzeniu definicji portów zawinięcia w odniesieniu do kontenerowców.

Środa, 19 października 2022 r.

Tekst proponowany przez Komisję

Poprawka

W tych aktach wykonawczych wymienia się sąsiadujące porty przeładunku kontenerów znajdujące się poza Unią, ale mniej niż 300 mil morskich od terytorium Unii, w których udział przeładunku kontenerów, mierzony w dwudziestostopowych jednostkach ekwiwalentnych, przekracza 65 % całkowitego ruchu kontenerowego w tym porcie w ostatnim dwunastomiesięcznym okresie, za który dostępne są odnośne dane.

Do celów tego wykazu kontenery uznaje się za przeładowane, gdy zostaną rozładowane ze statku do portu wyłącznie w celu załadunku na inny statek. Nie uwzględnia się portów znajdujących się w państwie trzecim, które skutecznie stosuje środki równie ambitne jak wymogi określone w niniejszym rozporządzeniu.

Te akty wykonawcze przyjmuje się zgodnie z procedurą sprawdzającą, o której mowa w art. 27 ust. 3.

Poprawka 60

Wniosek dotyczący rozporządzenia

Artykuł 2 – akapit 2 b (nowy)

Tekst proponowany przez Komisję

Poprawka

Państwa członkowskie mogą zwolnić określone trasy i porty z obowiązku stosowania akapitu pierwszego lit. a) i b) w odniesieniu do energii zużywanej podczas rejsów statków pasażerskich innych niż wycieczkowe statki pasażerskie między portem zawinięcia podlegającym jurysdykcji państwa członkowskiego a portem zawinięcia podlegającym jurysdykcji tego samego państwa znajdującym się na wyspie, na której na stałe mieszka mniej niż 100 000 osób, oraz w odniesieniu do energii zużytej podczas pobytu w porcie zawinięcia odpowiedniej wyspy. Państwa członkowskie powiadamiają o tych zwolnieniach przed ich wejściem w życie Komisję, która publikuje je w Dzienniku Urzędowym Unii Europejskiej. Żadne takie zwolnienia nie mają zastosowania po 31 grudnia 2029 r.

Środa, 19 października 2022 r.

Poprawka 61**Wniosek dotyczący rozporządzenia****Artykuł 2 – akapit 2 c (nowy)**

Tekst proponowany przez Komisję

Poprawka

Państwa członkowskie mogą zwolnić określone trasy i porty z obowiązku stosowania akapitu pierwszego lit. a) i b) w odniesieniu do energii zużywanej podczas rejsów między portem zawinięcia znajdującym się w regionie najbardziej oddalonym a innym portem zawinięcia znajdującym się w regionie najbardziej oddalonym, a także w odniesieniu do energii zużytej podczas pobytu w porcie zawinięcia odpowiednich regionów najbardziej oddalonych. Państwa członkowskie powiadamią o tych zwolnieniach przed ich wejściem w życie Komisję, która publikuje je w Dzienniku Urzędowym Unii Europejskiej. Żadne takie zwolnienia nie mają zastosowania po 31 grudnia 2029 r. Nic nie stoi na przeszkodzie, aby państwa członkowskie oraz ich regiony i terytoria podjęły decyzję o niestosowaniu tego zwolnienia lub o zakończeniu stosowania dowolnego przyznanego przez nie zwolnienia przed 31 grudnia 2029 r.

Poprawka 62**Wniosek dotyczący rozporządzenia****Artykuł 2 – akapit 2 d (nowy)**

Tekst proponowany przez Komisję

Poprawka

Państwa członkowskie mogą zwolnić określone trasy z obowiązku stosowania akapitu pierwszego w odniesieniu do energii zużywanej podczas rejsów wykonywanych w ramach zamówień na usługi publiczne lub rejsów realizowanych przez statki podlegające zobowiązaniom z tytułu świadczenia usług publicznych zgodnie z rozporządzeniem Rady (EWG) nr 3577/92. Państwa członkowskie powiadamią o takich zwolnieniach, przed ich wejściem w życie, Komisję, która publikuje je w Dzienniku Urzędowym Unii Europejskiej. Żadne takie zwolnienia nie mają zastosowania po 31 grudnia 2029 r.

Poprawka 63**Wniosek dotyczący rozporządzenia****Artykuł 2 – akapit 2 e (nowy)**

Tekst proponowany przez Komisję

Poprawka

Komisja stale monitoruje wpływ niniejszego rozporządzenia na zmiany trasy przewozu ładunku, w szczególności przez porty przeładunku znajdujące się w sąsiednich państwach. W przypadku gdy Komisja stwierdzi poważne negatywne skutki dla portów Unii, przedłoży Parlamentowi Europejskiemu i Radzie wnioski ustawodawcze dotyczące zmiany niniejszego rozporządzenia. W szczególności Komisja przeanalizuje wpływ niniejszego rozporządzenia na regiony najbardziej oddalone i wyspy oraz, w stosownych przypadkach, zaproponuje zmiany zakresu niniejszego rozporządzenia.

Środa, 19 października 2022 r.

Poprawka 64

Wniosek dotyczący rozporządzenia

Artykuł 3 – akapit 1 – litera h

Tekst proponowany przez Komisję

h) „zastępcze źródła energii” oznaczają odnawialną energię **wiatrową lub słoneczną** wytwarzaną na statku lub energię elektryczną z zasilania energią elektryczną z lądu;

Poprawka

h) „zastępcze źródła energii” oznaczają odnawialną energię wytwarzaną na statku lub energię elektryczną z zasilania energią elektryczną z lądu;

Poprawka 65

Wniosek dotyczący rozporządzenia

Artykuł 3 – akapit 1 – litera h a (nowa)

Tekst proponowany przez Komisję

ha) „**napęd wiatrowy**” lub „**napęd wspomagany wiatrem**” oznacza technikę napędu, która głównie lub dodatkowo przyczynia się do napędu dowolnego rodzaju statku dzięki energii wiatrowej wykorzystywanej podczas żeglugi tego statku;

Poprawka

Poprawka 66

Wniosek dotyczący rozporządzenia

Artykuł 3 – akapit 1 – litera i

Tekst proponowany przez Komisję

i) „port zawinięcia” oznacza port **zawinięcia zdefiniowany w art. 3 lit. b) rozporządzenia (UE) 2015/757;**

Poprawka

i) „port zawinięcia” oznacza port, w którym statek zatrzymuje się w celu dokonania załadunku lub rozładunku znacznej części ładunku bądź w celu 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 statku lub jego wyposażenia, postoje w porcie ze względu na to, że statek potrzebuje pomocy lub jest w niebezpieczeństwie, przeladunki „burta w burcie” poza portami, postoje spowodowane wyłącznie koniecznością schronienia się przed niekorzystnymi warunkami pogodowymi lub prowadzenia akcji poszukiwawczo-ratowniczych oraz postoje kontenerowców w sąsiednich portach przeladunku kontenerów;

Środa, 19 października 2022 r.

Poprawka 67**Wniosek dotyczący rozporządzenia****Artykuł 3 – akapit 1 – litera m**

Tekst proponowany przez Komisję

m) „statek cumujący” oznacza statek **cumujący zdefiniowany w art. 3 lit. n) rozporządzenia (UE) 2015/757**;

Poprawka

m) „statek cumujący” oznacza statek, **który jest w bezpieczny sposób zacumowany przy nabrzeżu w porcie objętym jurysdykcją państwa członkowskiego, podczas załadunku, rozładunku lub wprowadzenia na pokład, wysadzenia lub kwaterowania pasażerów, z uwzględnieniem czasu, w którym nie prowadzi się obsługi ładunku lub pasażerów**;

Poprawka 68**Wniosek dotyczący rozporządzenia****Artykuł 3 – akapit 1 – litera n**

Tekst proponowany przez Komisję

n) „zużycie energii na statku” oznacza ilość energii, wyrażoną w megadżulach (MJ) zużytą przez statek do napędu oraz do obsługi wszelkich urządzeń pokładowych na morzu lub w miejscu cumowania;

Poprawka

n) „zużycie energii na statku” oznacza ilość energii, wyrażoną w megadżulach (MJ) zużytą przez statek do napędu oraz do obsługi wszelkich urządzeń pokładowych na morzu lub w miejscu cumowania, **za wyjątkiem dodatkowej energii wykorzystanej ze względu na właściwości techniczne statku posiadającego klasę lodową IA lub IA Super bądź równoważną klasę lodową oraz dodatkowej energii wykorzystanej przez statek posiadający klasę lodową IC, IB, IA lub IA Super bądź równoważną klasę lodową ze względu na żeglugę na akwenach pokrytych lodem**;

Poprawka 69**Wniosek dotyczący rozporządzenia****Artykuł 3 – akapit 1 – litera q a (nowa)**

Tekst proponowany przez Komisję

qa) „klasa lodowa” oznacza symbol przypisany statkowi przez właściwe organy krajowe państwa bandery lub organizację uznaną przez to państwo, wskazujący, że statek ten został zaprojektowany do żeglugi na akwenach pokrytych lodem;

Poprawka

Środa, 19 października 2022 r.

Poprawka 70

Wniosek dotyczący rozporządzenia

Artykuł 3 – akapit 1 – litera q b (nowa)

Tekst proponowany przez Komisję

Poprawka

qb) „żegluga na akwenach pokrytych lodem” oznacza żeglugę statku posiadającego klasę lodową na obszarze morskim znajdującym się w obrębie krawędzi lodowej;

Poprawka 71

Wniosek dotyczący rozporządzenia

Artykuł 3 – akapit 1 – litera q c (nowa)

Tekst proponowany przez Komisję

Poprawka

qc) „skraj lodu” oznacza miejsce, w którym w danym momencie istnieje granica między otwartym morzem a lodem morskim dowolnego rodzaju, zarówno szybkim, jak i dryfującym;

Poprawka 72

Wniosek dotyczący rozporządzenia

Artykuł 3 – akapit 1 – litera r

Tekst proponowany przez Komisję

Poprawka

r) „zasilanie energią elektryczną z lądu” oznacza system zasilania statków cumujących energią elektryczną o niskim lub wysokim napięciu, prądzie przemiennym lub stałym, w tym instalacji na statku i na lądzie, doprowadzający energię elektryczną **bezpośrednio** do głównej rozdzielni statku w celu zasilania odbiorników hotelowych, usługowych lub ładowania baterii wtórnych;

r) „zasilanie energią elektryczną z lądu” oznacza system zasilania statków cumujących energią elektryczną o niskim lub wysokim napięciu, prądzie przemiennym lub stałym, w tym instalacji **stałych, pływających i ruchomych** na statku i na lądzie, doprowadzający energię elektryczną do głównej rozdzielni statku w celu zasilania odbiorników hotelowych, usługowych lub ładowania baterii wtórnych;

Poprawka 73

Wniosek dotyczący rozporządzenia

Artykuł 4 – ustęp 2 – tiret 3

Tekst proponowany przez Komisję

Poprawka

— 13 % od dnia 1 stycznia 2035 r.;

— 20 % od dnia 1 stycznia 2035 r.

Środa, 19 października 2022 r.

Poprawka 74**Wniosek dotyczący rozporządzenia****Artykuł 4 – ustęp 2 – tiret 4***Tekst proponowany przez Komisję*— **26** % od dnia 1 stycznia 2040 r.;*Poprawka*— **38** % od dnia 1 stycznia 2040 r.**Poprawka 75****Wniosek dotyczący rozporządzenia****Artykuł 4 – ustęp 2 – tiret 5***Tekst proponowany przez Komisję*— **59** % od dnia 1 stycznia 2045 r.*Poprawka*— **64** % od dnia 1 stycznia 2045 r.**Poprawka 76****Wniosek dotyczący rozporządzenia****Artykuł 4 – ustęp 2 – tiret 6***Tekst proponowany przez Komisję*— **75** % od dnia 1 stycznia 2050 r.*Poprawka*— **80** % od dnia 1 stycznia 2050 r.**Poprawka 77****Wniosek dotyczący rozporządzenia****Artykuł 4 – ustęp 2 – akapit 1***Tekst proponowany przez Komisję*

[Asterysk: Wartość referencyjna, która zostanie obliczona na późniejszym etapie procedury ustawodawczej, odpowiada średniej intensywności emisji gazów cieplarnianych pochodzących ze zużycia energii na statku we flocie w 2020 r. określonej na podstawie danych monitorowanych i zgłaszanych w ramach rozporządzenia (UE) 2015/757 oraz przy zastosowaniu metodyki i wartości domyślnych określonych w załączniku I do tego rozporządzenia].

Poprawka

[Asterysk: Wartość referencyjna, która zostanie obliczona na późniejszym etapie procedury ustawodawczej, odpowiada średniej intensywności emisji gazów cieplarnianych pochodzących ze zużycia energii na statku we flocie **Unii** w 2020 r. określonej na podstawie danych monitorowanych i zgłaszanych w ramach rozporządzenia (UE) 2015/757 oraz przy zastosowaniu metodyki i wartości domyślnych określonych w załączniku I do tego rozporządzenia].

Środa, 19 października 2022 r.

Poprawka 78

Wniosek dotyczący rozporządzenia

Artykuł 4 – ustęp 3

Tekst proponowany przez Komisję

3. Intensywność emisji gazów cieplarnianych pochodzących ze zużycia energii na statku oblicza się jako ilość emisji gazów cieplarnianych na jednostkę energii zgodnie z metodyką określoną w załączniku I.

Poprawka

3. Intensywność emisji gazów cieplarnianych pochodzących ze zużycia energii na statku oblicza się jako ilość emisji gazów cieplarnianych na jednostkę energii zgodnie z metodyką określoną w załączniku I. **Dla statków w klasach lodowych stosuje się współczynnik korygujący wynikający z odliczenia wyższego zużycia paliwa związanego z żeglugą na akwenach pokrytych lodem.**

Poprawka 79

Wniosek dotyczący rozporządzenia

Artykuł 4 – ustęp 3 a (nowy)

Tekst proponowany przez Komisję

3a. W załączniku II do niniejszego rozporządzenia określono wartości domyślne, które służą jako podstawa do obliczania wskaźników emisji. Zamiast tych wartości domyślnych można stosować dostępne wartości rzeczywiste potwierdzone w drodze certyfikacji lub pomiarów emisji bezpośrednich.

Poprawka

Poprawka 80

Wniosek dotyczący rozporządzenia

Artykuł 4 – ustęp 4

Tekst proponowany przez Komisję

4. Komisja jest uprawniona do przyjmowania aktów delegowanych zgodnie z art. 26, aby zmienić załącznik II w celu włączenia współczynników emisji WtW odnoszących się do wszelkich nowych źródeł energii lub dostosowania istniejących współczynników emisji w celu zapewnienia spójności z przyszłymi normami międzynarodowymi lub prawodawstwem Unii w dziedzinie energii.

Poprawka

4. Komisja jest uprawniona do przyjmowania aktów delegowanych zgodnie z art. 26, aby zmienić załącznik II w celu włączenia współczynników emisji WtW odnoszących się do wszelkich nowych źródeł energii lub dostosowania istniejących współczynników emisji w celu zapewnienia spójności z przyszłymi normami międzynarodowymi lub prawodawstwem Unii w dziedzinie energii **oraz zapewnienia, aby współczynniki te były jak najbardziej reprezentatywne dla rzeczywistych emisji na wszystkich etapach cyklu życia paliw, zgodnie z najlepszą dostępną wiedzą naukową i techniczną.**

Środa, 19 października 2022 r.

Poprawka 81**Wniosek dotyczący rozporządzenia****Artykuł 4 – ustęp 4 a (nowy)**

Tekst proponowany przez Komisję

Poprawka

4a. Organizuje się konsultacje między podmiotami zarządzającymi portami, operatorami terminali, właścicielami statków, operatorami statków, dostawcami paliwa i innymi odpowiednimi zainteresowanymi stronami w celu zapewnienia współpracy w zakresie dostaw paliwa alternatywnego planowanych i zapewnianych w poszczególnych portach, a także w odniesieniu do oczekiwanego zapotrzebowania ze strony statków zawijających do tych portów.

Poprawka 82**Wniosek dotyczący rozporządzenia****Artykuł 4 a (nowy)**

Tekst proponowany przez Komisję

Poprawka

Artykuł 4a**Stosowanie paliw odnawialnych pochodzenia niebiologicznego**

1. Państwa członkowskie wprowadzają niezbędne środki, w stosownych przypadkach bazując na mechanizmie wymiany jednostkami ustanowionym w dyrektywie XXXX [dyrektywa w sprawie energii odnawialnej], w celu zapewnienia, aby paliwa odnawialne pochodzenia niebiologicznego były dostępne w portach znajdujących się na ich terytorium.

2. Od 1 stycznia 2025 r. do 31 grudnia 2034 r. do obliczania intensywności emisji gazów cieplarnianych pochodzących ze zużycia energii na statku stosuje się mnożnik „2” w mianowniku równania (1) zawartego w załączniku I, aby nagrodzić przedsiębiorstwa za stosowanie paliw odnawialnych pochodzenia niebiologicznego.

3. Od 1 stycznia 2030 r. paliwa odnawialne pochodzenia niebiologicznego zgodne z art. 9 ust. 1 lit. b) muszą odpowiadać za co najmniej 2% rocznego średniego zużycia energii na pokładzie statku.

4. Do 31 grudnia 2034 r. ust. 3 nie ma zastosowania do przedsiębiorstw i ich jednostek zależnych eksploatujących nie więcej niż trzy statki objęte zakresem określonym w art. 2 akapit pierwszy.

Środa, 19 października 2022 r.

Tekst proponowany przez Komisję

Poprawka

5. **Najpóźniej do 2028 r. Komisja oceni obowiązek określony w ust. 3 w celu jego dostosowania, jeżeli:**

- **wystąpią poważne obawy dotyczące zdolności produkcyjnej, dostępności lub ceny paliw odnawialnych pochodzenia niebiologicznego lub**
- **koszty zostaną znacznie ograniczone, a paliwa odnawialne pochodzenia niebiologicznego będą ogólnodostępne pod względem geograficznym, i konieczne będzie zwiększenie poziomu podkontyngentu, aby sprostać unijnym celom klimatycznym.**

6. **Komisja jest uprawniona do przyjmowania aktów delegowanych zgodnie z art. 26 w celu określenia kryteriów tej oceny oraz dostosowania obowiązków określonych w art. 4a ust. 3 i załączniku V, jeżeli będzie to konieczne na podstawie wyników oceny przeprowadzonej zgodnie z ust. 5.**

Poprawka 83

Wniosek dotyczący rozporządzenia

Artykuł 5 – ustęp 1

Tekst proponowany przez Komisję

Poprawka

1. Od dnia 1 stycznia 2030 r. statek cumujący w porcie zawinięcia **podlegającym jurysdykcji państwa członkowskiego** zostaje podłączony do zasilania energią elektryczną z lądu i wykorzystuje ją do zaspokojenia wszystkich potrzeb **energetycznych** podczas postoju w porcie.

1. Od dnia 1 stycznia 2030 r. statek cumujący w porcie zawinięcia **objętym art. 9 rozporządzenia XXXX-XXX (rozporządzenie w sprawie infrastruktury paliw alternatywnych)** zostaje podłączony do zasilania energią elektryczną z lądu i wykorzystuje ją do zaspokojenia wszystkich potrzeb **w zakresie energii elektrycznej** podczas postoju w porcie. **W przypadku gdy w porcie nieobjętym TEN-T dobrowolnie zainstalowano system zasilania energią elektryczną z lądu, statki zawijające do tego portu i posiadające na pokładzie kompatybilne wyposażenie zasilania energią elektryczną z lądu łączą się z takim systemem, gdy jest on dostępny w używanym miejscu postoju.**

Poprawka 84

Wniosek dotyczący rozporządzenia

Artykuł 5 – ustęp 3 – litera b

Tekst proponowany przez Komisję

Poprawka

b) które stosują technologie bezemisyjne określone w załączniku III;

b) które stosują technologie bezemisyjne określone w załączniku III, **pod warunkiem że stale uzyskują poziomy emisji równoważne względem redukcji emisji, które osiągnięto by dzięki wykorzystaniu zasilania energią elektryczną z lądu;**

Środa, 19 października 2022 r.

Poprawka 85**Wniosek dotyczący rozporządzenia****Artykuł 5 – ustęp 3 – litera d***Tekst proponowany przez Komisję*

d) które nie są w stanie podłączyć się do zasilania energią elektryczną z lądu z powodu niedostępności punktów przyłączenia w porcie;

Poprawka

d) które nie są w stanie podłączyć się do zasilania energią elektryczną z lądu z powodu niedostępności punktów przyłączenia w porcie, **w tym w związku z (tymczasowym) brakiem wydajności sieci, w tym podczas (sezonowych) szczytów zapotrzebowania na energię elektryczną cumujących statków;**

Poprawka 86**Wniosek dotyczący rozporządzenia****Artykuł 5 – ustęp 3 – litera e***Tekst proponowany przez Komisję*

e) które nie są w stanie podłączyć się do zasilania energią elektryczną z lądu, ponieważ instalacja lądowa w porcie nie jest kompatybilna z urządzeniami pokładowymi na potrzeby zasilania z lądu;

Poprawka

e) które nie są w stanie podłączyć się do zasilania energią elektryczną z lądu, ponieważ instalacja lądowa w porcie nie jest kompatybilna z urządzeniami pokładowymi na potrzeby zasilania z lądu, **o ile instalacja podłączenia do zasilania z lądu znajdująca się na pokładzie statku jest certyfikowana zgodnie z normami określonymi w załączniku II do rozporządzenie XXXX-XXX (rozporządzenie w sprawie infrastruktury paliw alternatywnych) dla systemów połączeń z zasilaniem lądowym na statkach morskich;**

Poprawka 87**Wniosek dotyczący rozporządzenia****Artykuł 5 – ustęp 3 a (nowy)***Tekst proponowany przez Komisję**Poprawka*

3a. Operatorzy statków z wyprzedzeniem informują porty, do których zawijają, o zamiarze podłączenia się do zasilania energią elektryczną z lądu lub o zamiarze użycia technologii bezemisyjnej, jak określono w załączniku III do niniejszego rozporządzenia. W stosownych przypadkach operatorzy statków wskazują również, ile energii elektrycznej będą potrzebować podczas takiego zawinięcia, oraz informują o dostępnych na pokładzie urządzeniach do zasilania.

Środa, 19 października 2022 r.

Poprawka 88

Wniosek dotyczący rozporządzenia

Artykuł 5 – ustęp 4

Tekst proponowany przez Komisję

4. Komisja jest uprawniona do przyjmowania aktów delegowanych zgodnie z art. 26, aby dokonać zmiany załącznika III w celu dodania odniesień do nowych technologii do wykazu mających zastosowanie technologii bezemisyjnych lub kryteriów ich stosowania, w przypadku gdy w świetle postępu naukowo-technicznego te nowe technologie zostaną uznane za równoważne technologiom wymienionym w tym załączniku.

Poprawka

4. Komisja jest uprawniona do przyjmowania aktów delegowanych zgodnie z art. 26, aby dokonać zmiany załącznika III w celu dodania odniesień do nowych technologii do wykazu mających zastosowanie technologii bezemisyjnych lub **w celu modyfikacji** kryteriów ich stosowania, w przypadku gdy w świetle postępu naukowo-technicznego te nowe technologie **lub kryteria stosowania** zostaną uznane za równoważne technologiom wymienionym w tym załączniku **lub lepsze od tych technologii**.

Poprawka 89

Wniosek dotyczący rozporządzenia

Artykuł 5 – ustęp 5

Tekst proponowany przez Komisję

5. Podmiot zarządzający portem zawinięcia ustala, czy wyjątki określone w ust. 3 mają zastosowanie, oraz wydaje certyfikat lub odmawia jego wydania zgodnie z wymogami określonymi w załączniku IV.

Poprawka

5. Podmiot zarządzający portem zawinięcia, **lub w stosownych przypadkach operator terminalu lub właściwy organ**, ustala, czy wyjątki określone w ust. 3 mają zastosowanie, oraz wydaje certyfikat lub odmawia jego wydania zgodnie z wymogami określonymi w załączniku IV.

Poprawka 90

Wniosek dotyczący rozporządzenia

Artykuł 5 – ustęp 6

Tekst proponowany przez Komisję

6. **Od dnia 1 stycznia 2035 r. wyjątków wymienionych w ust. 3 lit. d) i e) nie można stosować do danego statku częściej niż łącznie pięć razy w ciągu jednego roku sprawozdawczego. Zawinięcia do portu nie zalicza się do celów zgodności z niniejszym przepisem, jeżeli przedsiębiorstwo wykaże, że nie mogło w sposób racjonalny przewidzieć, że statku nie będzie można podłączyć z przyczyn, o których mowa w ust. 3 lit. d) i e).**

Poprawka

skreśla się

Środa, 19 października 2022 r.

Poprawka 91**Wniosek dotyczący rozporządzenia****Artykuł 5 – ustęp 7 a (nowy)**

Tekst proponowany przez Komisję

Poprawka

7a. Organizuje się konsultacje między podmiotami zarządzającymi portami, operatorami terminali, właścicielami statków, operatorami statków, dostawcami systemów zasilania energią elektryczną z lądu, zarządzającymi siecią i innymi odpowiednimi zainteresowanymi stronami w celu zapewnienia współpracy w zakresie planowanej i zapewnianej w poszczególnych portach infrastruktury zasilania energią elektryczną z lądu, a także w odniesieniu do oczekiwanego zapotrzebowania ze strony statków zawijających do tych portów.

Poprawka 92**Wniosek dotyczący rozporządzenia****Artykuł 6 – ustęp 4**

Tekst proponowany przez Komisję

Poprawka

4. Przedsiębiorstwa gromadzą, zapisują, zestawiają, analizują i dokumentują dane z monitorowania, w tym założenia, dane referencyjne, współczynniki emisji i dane dotyczące działalności, w sposób przejrzysty i dokładny, aby weryfikator mógł określić intensywność emisji gazów cieplarnianych pochodzących ze zużycia energii na statku.

4. Przedsiębiorstwa gromadzą, zapisują, zestawiają, analizują i dokumentują dane z monitorowania, w tym założenia, dane referencyjne, współczynniki emisji i dane dotyczące działalności, **oraz wszelkie inne informacje wymagane do zapewnienia zgodności z niniejszym rozporządzeniem**, w sposób przejrzysty i dokładny, aby weryfikator mógł określić intensywność emisji gazów cieplarnianych pochodzących ze zużycia energii na statku.

Poprawka 93**Wniosek dotyczący rozporządzenia****Artykuł 7 – ustęp 3 – litera e**

Tekst proponowany przez Komisję

Poprawka

e) opis planowanego źródła lub źródeł energii, które mają być wykorzystywane na pokładzie podczas nawigacji i cumowania w celu spełnienia wymogów określonych w art. 4 i 5;

e) opis planowanego źródła lub źródeł energii, które mają być wykorzystywane na pokładzie podczas nawigacji i cumowania w celu spełnienia wymogów określonych w art. 4 i 5, **a także odpowiednio w załącznikach I i III;**

Środa, 19 października 2022 r.

Poprawka 94

Wniosek dotyczący rozporządzenia

Artykuł 7 – ustęp 3 – litera k

Tekst proponowany przez Komisję

k) opis metody określania danych zastępczych w celu wyeliminowania niekompletności danych;

Poprawka

k) opis metody określania danych zastępczych w celu wyeliminowania niekompletności danych **lub identyfikacji i poprawienia błędów w danych;**

Poprawka 95

Wniosek dotyczący rozporządzenia

Artykuł 7 – ustęp 3 a (nowy)

Tekst proponowany przez Komisję

Poprawka

3a. Jeżeli dodatkowa energia wymagana ze względu na klasę lodową statku ma być wyłączona przy obliczaniu energii zużywanej na pokładzie, plan monitorowania powinien również obejmować:

a) informację o klasie lodowej statku;

b) opis procedury monitorowania przebytej odległości dla całego rejsu oraz

c) podczas żeglugi na akwenach pokrytych lodem, datę i godzinę żeglugi na akwenach pokrytych lodem, zużycie paliwa oraz energię dostarczoną z zastępczych źródeł energii lub technologii bezemisyjną, jak określono w załączniku III.

Poprawka 96

Wniosek dotyczący rozporządzenia

Artykuł 8 – ustęp 1

Tekst proponowany przez Komisję

1. Przedsiębiorstwa regularnie, a co najmniej raz na rok, sprawdzają, czy plan monitorowania danego statku odzwierciedla charakter i funkcjonowanie statku, a także czy istnieje możliwość udoskonalenia dowolnych zawartych w nim danych.

Poprawka

1. Przedsiębiorstwa regularnie, a co najmniej raz na rok, sprawdzają, czy plan monitorowania danego statku odzwierciedla charakter i funkcjonowanie statku, a także czy istnieje możliwość udoskonalenia, **poprawy lub aktualizacji** dowolnych zawartych w nim danych.

Środa, 19 października 2022 r.

Poprawka 97**Wniosek dotyczący rozporządzenia****Artykuł 8 – ustęp 2 – wprowadzenie***Tekst proponowany przez Komisję*

2. Przedsiębiorstwo zmienia plan monitorowania w każdej z następujących sytuacji:

Poprawka

2. Przedsiębiorstwo **bez zbędnej zwłoki** zmienia plan monitorowania w każdej z następujących sytuacji:

Poprawka 98**Wniosek dotyczący rozporządzenia****Artykuł 8 – ustęp 2 – litera e a (nowa)***Tekst proponowany przez Komisję**Poprawka*

ea) w przypadku gdy stwierdzono, że metody zapobiegania niekompletności danych oraz identyfikacji błędów w danych uznano za nieodpowiednie do zapewnienia miarodajności i przejrzystości danych.

Poprawka 99**Wniosek dotyczący rozporządzenia****Artykuł 9 – ustęp 2***Tekst proponowany przez Komisję*

2. Przedsiębiorstwa zapewniają dokładne i wiarygodne dane dotyczące intensywności emisji gazów cieplarnianych i zrównoważoności cech charakterystycznych biopaliw, biogazu, paliw odnawialnych pochodzenia niebiologicznego i pochodzących z recyklingu paliw węglowych, zweryfikowane przez system uznany przez Komisję zgodnie z art. 30 ust. 5 i 6 dyrektywy (UE) 2018/2001.

Poprawka

2. Przedsiębiorstwa zapewniają dokładne, **kompletne** i wiarygodne dane dotyczące intensywności emisji gazów cieplarnianych i zrównoważoności cech charakterystycznych biopaliw, biogazu, paliw odnawialnych pochodzenia niebiologicznego i pochodzących z recyklingu paliw węglowych, zweryfikowane przez system uznany przez Komisję zgodnie z art. 30 ust. 5 i 6 dyrektywy (UE) 2018/2001.

Poprawka 100**Wniosek dotyczący rozporządzenia****Artykuł 9 – ustęp 3***Tekst proponowany przez Komisję*

3. Przedsiębiorstwa są uprawnione do odejścia od ustalonych wartości domyślnych na rzecz współczynnika emisji od zbiornika paliwa do kilwatera, o ile faktyczne wartości są potwierdzone za pomocą **testów laboratoryjnych lub** pomiarów emisji bezpośrednich. Zgodnie z art. 26 Komisja jest uprawniona do przyjęcia aktów delegowanych w celu uzupełnienia niniejszego rozporządzenia poprzez ustanowienie zasad przeprowadzania **analizy laboratoryjnej i** pomiarów emisji bezpośrednich.

Poprawka

3. Przedsiębiorstwa są uprawnione do odejścia od ustalonych wartości domyślnych na rzecz współczynnika emisji od zbiornika paliwa do kilwatera, o ile faktyczne wartości są potwierdzone za pomocą pomiarów emisji bezpośrednich **zgodnie z istniejącymi systemami certyfikacji i weryfikacji określonymi w dyrektywie (UE) 2018/2001 i dyrektywie (UE) XXXX/XXXX (dyrektywa gazowa)**. Zgodnie z art. 26 Komisja jest uprawniona do przyjęcia aktów delegowanych w celu uzupełnienia niniejszego rozporządzenia poprzez ustanowienie zasad przeprowadzania pomiarów emisji bezpośrednich.

Środa, 19 października 2022 r.

Poprawka 101
Wniosek dotyczący rozporządzenia
Artykuł 9 a (nowy)

Tekst proponowany przez Komisję

Poprawka

Artykuł 9a

Certyfikacja pozostałych paliw

1. Przedsiębiorstwa są uprawnione do odejścia od ustalonych wartości domyślnych na rzecz współczynnika emisji od źródła energii do zbiornika paliwa w przypadku wszystkich pozostałych paliw, o ile faktyczne wartości są potwierdzone za pomocą certyfikacji lub pomiarów emisji bezpośrednich.
2. Przedsiębiorstwa są uprawnione do odejścia od ustalonych wartości domyślnych na rzecz współczynnika emisji od zbiornika paliwa do likwera w przypadku wszystkich pozostałych paliw, o ile faktyczne wartości są potwierdzone za pomocą pomiarów emisji bezpośrednich.
3. Zgodnie z art. 26 Komisja jest uprawniona do przyjęcia aktów delegowanych w celu uzupełnienia niniejszego rozporządzenia poprzez ustanowienie zasad certyfikacji rzeczywistych emisji od źródła energii do zbiornika paliwa oraz zasad przeprowadzania pomiarów emisji bezpośrednich.

Poprawka 102
Wniosek dotyczący rozporządzenia
Artykuł 10 – ustęp 1

Tekst proponowany przez Komisję

Poprawka

1. Weryfikator ocenia zgodność planu monitorowania z wymogami ustanowionymi w art. 6–9. W przypadku gdy ocena weryfikatora wskazuje niezgodności z tymi wymogami, zainteresowane przedsiębiorstwo odpowiednio zmienia swój plan monitorowania i przedkłada zmieniony plan do ostatecznej oceny przez weryfikatora przed rozpoczęciem okresu sprawozdawczego. Przedsiębiorstwo uzgadnia z weryfikatorem ramy czasowe niezbędne do wprowadzenia tych zmian. Te ramy czasowe w żadnym razie nie mogą przekraczać początku okresu sprawozdawczego.

1. Weryfikator ocenia zgodność planu monitorowania z wymogami ustanowionymi w art. 6–9. W przypadku gdy ocena weryfikatora wskazuje niezgodności z tymi wymogami, zainteresowane przedsiębiorstwo **bez zbędnej zwłoki** odpowiednio zmienia swój plan monitorowania i przedkłada zmieniony plan do ostatecznej oceny przez weryfikatora przed rozpoczęciem okresu sprawozdawczego. Przedsiębiorstwo uzgadnia z weryfikatorem ramy czasowe niezbędne do wprowadzenia tych zmian. Te ramy czasowe w żadnym razie nie mogą przekraczać początku okresu sprawozdawczego.

Środa, 19 października 2022 r.

Poprawka 103**Wniosek dotyczący rozporządzenia****Artykuł 10 – ustęp 3**

Tekst proponowany przez Komisję

3. W przypadku gdy ocena weryfikacyjna wskazuje na nieprawidłowości lub niezgodności z niniejszym rozporządzeniem, weryfikator informuje o tym przedsiębiorstwo w odpowiednim czasie. Przedsiębiorstwo to zmienia wtedy nieprawidłowości lub niezgodności, w sposób umożliwiający terminowe zakończenie procesu weryfikacji.

Poprawka

3. W przypadku gdy ocena weryfikacyjna wskazuje na nieprawidłowości lub niezgodności z niniejszym rozporządzeniem, weryfikator informuje o tym przedsiębiorstwo w odpowiednim czasie. Przedsiębiorstwo to zmienia wtedy **bez zbędnej zwłoki** nieprawidłowości lub niezgodności, w sposób umożliwiający terminowe zakończenie procesu weryfikacji.

Poprawka 104**Wniosek dotyczący rozporządzenia****Artykuł 11 – ustęp 2 – litera d**

Tekst proponowany przez Komisję

d) użycie zasilania energią elektryczną z łądu lub istnienie wyjątków zatwierdzonych zgodnie z art. 5 ust. 5.

Poprawka

d) użycie zasilania energią elektryczną z łądu lub istnienie wyjątków **wymienionych w art. 5 ust. 3 i** zatwierdzonych zgodnie z art. 5 ust. 5.

Poprawka 105**Wniosek dotyczący rozporządzenia****Artykuł 11 – ustęp 3 – litera d**

Tekst proponowany przez Komisję

d) odpowiednia ewidencja na statku jest kompletna i spójna.

Poprawka

d) odpowiednia ewidencja na statku jest kompletna, **przejrzysta** i spójna.

Poprawka 106**Wniosek dotyczący rozporządzenia****Artykuł 12 – ustęp 1**

Tekst proponowany przez Komisję

1. Weryfikator określa potencjalne zagrożenia związane z procesem monitorowania i raportowania, porównując zgłoszoną ilość oraz zgłoszony rodzaj i współczynnik emisji pochodzącej ze zużycia energii na statku z szacunkowymi danymi na podstawie danych z systemu śledzenia statków i ich cech charakterystycznych, takich jak moc zainstalowanego silnika. W przypadku stwierdzenia znaczących **odchyleń** weryfikator przeprowadza dalsze analizy.

Poprawka

1. Weryfikator określa potencjalne zagrożenia związane z procesem monitorowania i raportowania, porównując zgłoszoną ilość oraz zgłoszony rodzaj i współczynnik emisji pochodzącej ze zużycia energii na statku z szacunkowymi danymi na podstawie danych z systemu śledzenia statków i ich cech charakterystycznych, takich jak moc zainstalowanego silnika. W przypadku stwierdzenia znaczących **rozbieżności, które zagroziłyby osiągnięciu celów niniejszego rozporządzenia**, weryfikator przeprowadza dalsze analizy.

Środa, 19 października 2022 r.

Poprawka 107

Wniosek dotyczący rozporządzenia

Artykuł 13 – ustęp 1

Tekst proponowany przez Komisję

1. Weryfikatorzy posiadają akredytację w odniesieniu do czynności objętych zakresem stosowania niniejszego rozporządzenia wydaną przez krajową jednostkę akredytującą zgodnie z rozporządzeniem (WE) nr 765/2008.

Poprawka

1. Weryfikatorzy posiadają akredytację w odniesieniu do czynności objętych zakresem stosowania niniejszego rozporządzenia wydaną przez krajową jednostkę akredytującą zgodnie z rozporządzeniem (WE) nr 765/2008. **Krajowa jednostka akredytująca regularnie przekazuje Komisji wykaz akredytowanych weryfikatorów wraz ze wszystkimi istotnymi informacjami kontaktowymi.**

Poprawka 108

Wniosek dotyczący rozporządzenia

Artykuł 13 – ustęp 1 a (nowy)

Tekst proponowany przez Komisję

Poprawka

1a. **Krajowe jednostki akredytujące zapewniają, aby weryfikator:**

- a) **posiadał wiedzę z zakresu żeglugi morskiej;**
- b) **przez cały czas miał do dyspozycji znaczącą liczbę pracowników personelu technicznego i pomocniczego, odpowiednio do liczby weryfikowanych statków;**
- c) **miał możliwość przydzielania do każdego miejsca pracy, w razie potrzeby, środków i personelu odpowiednio do zadań, które mają zostać wykonane, zgodnie z różnymi zadaniami wyszczególnionymi w rozdziale V niniejszego rozporządzenia.**

Poprawka 109

Wniosek dotyczący rozporządzenia

Artykuł 13 – ustęp 1 b (nowy)

Tekst proponowany przez Komisję

Poprawka

1b. **Aby uniknąć ewentualnych konfliktów interesów, dochody weryfikatora nie mogą być w znacznym stopniu uzależnione od jednego przedsiębiorstwa.**

Środa, 19 października 2022 r.

Poprawka 110**Wniosek dotyczący rozporządzenia****Artykuł 13 – ustęp 3***Tekst proponowany przez Komisję*

3. Zgodnie z art. 26 Komisja jest uprawniona do przyjęcia aktów delegowanych w celu uzupełnienia niniejszego rozporządzenia w drodze ustanowienia dalszych metod i kryteriów akredytacji weryfikatorów. Metody określone w tych aktach delegowanych opierają się na zasadach weryfikacji przewidzianych w art. 10 i 11 oraz na właściwych standardach uznanych na poziomie międzynarodowym.

Poprawka

3. Zgodnie z art. 26 Komisja jest uprawniona do przyjęcia aktów delegowanych w celu uzupełnienia niniejszego rozporządzenia w drodze ustanowienia dalszych metod i kryteriów akredytacji weryfikatorów **oraz innych zasad w celu zapewnienia ich niezależności i bezstronności**. Metody określone w tych aktach delegowanych opierają się na zasadach weryfikacji przewidzianych w art. 10 i 11 oraz na właściwych standardach uznanych na poziomie międzynarodowym.

Poprawka 111**Wniosek dotyczący rozporządzenia****Artykuł 14 – ustęp 1 – litera c***Tekst proponowany przez Komisję*

c) ilość każdego rodzaju paliwa zużytego podczas postoju w porcie i na morzu;

Poprawka

c) ilość każdego rodzaju paliwa zużytego podczas postoju w porcie i na morzu, **w tym ilość energii elektrycznej pobranej podczas postoju w porcie do celów żeglugi**;

Poprawka 112**Wniosek dotyczący rozporządzenia****Artykuł 14 – ustęp 1 – litera d***Tekst proponowany przez Komisję*

d) współczynniki emisji WtW w odniesieniu do każdego rodzaju paliwa zużytego w czasie cumowania i na morzu, w podziale na emisje WtT, TtW i emisję niezorganizowaną, obejmujące wszystkie odnośne gazy cieplarniane;

Poprawka

d) współczynniki emisji WtW w odniesieniu do każdego rodzaju paliwa, **w tym energii elektrycznej pobranej z lądowego źródła energii**, zużytego w czasie cumowania i na morzu, w podziale na emisje WtT, TtW i emisję niezorganizowaną, obejmujące wszystkie odnośne gazy cieplarniane;

Poprawka 113**Wniosek dotyczący rozporządzenia****Artykuł 14 – ustęp 1 – litera e***Tekst proponowany przez Komisję*

e) ilość każdego rodzaju zastępczego źródła energii zużytego podczas postoju w porcie i na morzu.

Poprawka

e) ilość każdego rodzaju zastępczego źródła energii zużytego podczas postoju w porcie i na morzu, **w tym paliw, energii elektrycznej, energii wiatrowej i słonecznej**.

Środa, 19 października 2022 r.

Poprawka 114

Wniosek dotyczący rozporządzenia

Artykuł 14 – ustęp 1 a (nowy)

Tekst proponowany przez Komisję

Poprawka

1a. Jeżeli dodatkowa energia wymagana ze względu na klasę lodową statku ma być wyłączona z energii zużywanej na pokładzie, plan monitorowania powinien również obejmować:

- a) klasę lodową statku;
- b) datę i godziny w przypadku żeglugi na akwenach pokrytych lodem;
- c) ilość każdego rodzaju paliwa zużytego podczas żeglugi na akwenach pokrytych lodem;
- d) ilość każdego rodzaju zastępczego źródła energii zużytego podczas żeglugi na akwenach pokrytych lodem;
- e) odległość pokonaną podczas żeglugi na akwenach pokrytych lodem;
- f) odległość pokonaną w trakcie rejsu;
- g) ilość każdego rodzaju paliwa zużytego na morzu; oraz
- h) ilość każdego rodzaju zastępczego źródła energii zużytego na morzu.

Poprawka 115

Wniosek dotyczący rozporządzenia

Artykuł 14 – ustęp 2

Tekst proponowany przez Komisję

Poprawka

2. Przedsiębiorstwa rejestrują informacje i dane wymienione w ust. 1 **w ujęciu rocznym** i w przejrzysty sposób, tak aby umożliwić weryfikację zgodności z niniejszym rozporządzeniem przez weryfikatora.

2. Przedsiębiorstwa rejestrują informacje i dane wymienione w ust. 1 **terminowo** i w przejrzysty sposób **oraz zestawiają je w ujęciu rocznym**, tak aby umożliwić weryfikację zgodności z niniejszym rozporządzeniem przez weryfikatora.

Poprawka 116

Wniosek dotyczący rozporządzenia

Artykuł 15 – ustęp 2 – litera c a (nowa)

Tekst proponowany przez Komisję

Poprawka

ca) opracowuje informacje przekazywane zgodnie z art. 14 ust. 3 i przedkłada je właściwemu organowi państwa członkowskiego.

Środa, 19 października 2022 r.

Poprawka 117**Wniosek dotyczący rozporządzenia****Artykuł 15 – ustęp 2 – litera d**

Tekst proponowany przez Komisję

Poprawka

d) oblicza wysokość kar, o których mowa w art. 20 ust. 1 i 2.

skreśla się**Poprawka 118****Wniosek dotyczący rozporządzenia****Artykuł 15 – ustęp 3 a (nowy)**

Tekst proponowany przez Komisję

Poprawka

3a. Na podstawie informacji przekazanych przez weryfikatora właściwy organ państwa członkowskiego oblicza wysokość kar, o których mowa w art. 20 ust. 1 i 2, i powiadamia o niej dane przedsiębiorstwo.**Poprawka 119****Wniosek dotyczący rozporządzenia****Artykuł 15 – ustęp 4 a (nowy)**

Tekst proponowany przez Komisję

Poprawka

4a. Organem administrującym w odniesieniu do przedsiębiorstwa żeglugowego jest:

- a) w przypadku przedsiębiorstwa żeglugowego zarejestrowanego w państwie członkowskim – państwo członkowskie, w którym jest zarejestrowane to przedsiębiorstwo żeglugowe;**
- b) w przypadku przedsiębiorstwa żeglugowego, które nie jest zarejestrowane w państwie członkowskim – państwo członkowskie, w którym przypada największa szacowana liczba zawinięć do portu podczas rejsów wykonanych przez to przedsiębiorstwo żeglugowe w ciągu ostatnich dwóch lat monitorowania i objętych zakresem określonym w art. 2;**
- c) w przypadku przedsiębiorstwa żeglugowego, które nie jest zarejestrowane w państwie członkowskim i które w ciągu ostatnich dwóch lat monitorowania nie wykonywało żadnego rejsu objętego zakresem stosowania określonym w art. 2, organem administrującym jest państwo członkowskie, z którego przedsiębiorstwo żeglugowe rozpoczęło pierwszy rejs objęty zakresem określonym w art. 2.**

Środa, 19 października 2022 r.

Poprawka 120

Wniosek dotyczący rozporządzenia

Artykuł 16 – ustęp 1

Tekst proponowany przez Komisję

1. Komisja opracowuje elektroniczną bazę danych dotyczących zgodności służącą do monitorowania przestrzegania art. 4 i 5, zapewnia jej funkcjonowanie i ją aktualizuje. Bazę danych dotyczących zgodności wykorzystuje się do rejestrowania salda zgodności statków i stosowania mechanizmów dotyczących elastyczności określonych w art. 17 i 18. Dostęp do bazy danych posiadają przedsiębiorstwa, weryfikatorzy, właściwe organy i Komisja.

Poprawka

1. Komisja opracowuje elektroniczną bazę danych dotyczących zgodności służącą do monitorowania przestrzegania art. 4 i 5 **i zintegrowaną z systemem THETIS-MRV ustanowionym na podstawie rozporządzenia (UE) 2015/757**, zapewnia jej funkcjonowanie i ją aktualizuje. Bazę danych dotyczących zgodności wykorzystuje się do rejestrowania salda zgodności statków, **korzystania ze zwolnień przewidzianych w art. 5 ust. 3 oraz** stosowania mechanizmów dotyczących elastyczności określonych w art. 17 i 18, **a także kar nałożonych na mocy art. 20**. Dostęp do bazy danych posiadają przedsiębiorstwa, weryfikatorzy, właściwe organy i Komisja.

Poprawka 121

Wniosek dotyczący rozporządzenia

Artykuł 16 – ustęp 1 a (nowy)

Tekst proponowany przez Komisję

Poprawka

1a. Przedsiębiorstwa mogą przenosić nadwyżki zgodności ze statków nieobjętych zakresem stosowania niniejszego rozporządzenia całkowicie napędzanych energią odnawialną, taką jak energia wiatrowa lub słoneczna, o ile statki te nie są wykorzystywane jedynie do celów rekreacyjnych.

Poprawka 122

Wniosek dotyczący rozporządzenia

Artykuł 16 – ustęp 3

Tekst proponowany przez Komisję

3. W terminie do 30 kwietnia każdego roku przedsiębiorstwo rejestruje w bazie danych dotyczących zgodności, w odniesieniu do każdego swojego statku, informacje, o których mowa w art. 15 ust. 2, zgodne z ustaleniami weryfikatora, wraz z informacjami umożliwiającymi identyfikację statku, przedsiębiorstwa, jak również tożsamość weryfikatora, który przeprowadził ocenę.

Poprawka

3. W terminie do 30 kwietnia każdego roku przedsiębiorstwo rejestruje w bazie danych dotyczących zgodności, w odniesieniu do każdego swojego statku, informacje, o których mowa w art. 15 ust. 2, zgodne z ustaleniami **i obliczeniami** weryfikatora, **informacje dotyczące stosowania mechanizmów dotyczących elastyczności określonych w art. 17 i 18 i ewentualnych rocznych zwolnień zastosowanych zgodnie z art. 5 ust. 3**, wraz z informacjami umożliwiającymi identyfikację statku, przedsiębiorstwa, jak również tożsamość weryfikatora, który przeprowadził ocenę.

Środa, 19 października 2022 r.

Poprawka 123

Wniosek dotyczący rozporządzenia

Artykuł 17 – ustęp 1

Tekst proponowany przez Komisję

1. Jeżeli statek wykazuje w danym okresie sprawozdawczym nadwyżkę zgodności, przedsiębiorstwo może ją zachować w saldzie zgodności statku na potrzeby następnego okresu sprawozdawczego. Przedsiębiorstwo zapisuje bankowanie nadwyżki zgodności na poczet kolejnego okresu sprawozdawczego w bazie danych dotyczących zgodności, z zastrzeżeniem zatwierdzenia tego działania przez weryfikatora zgodności. Po wydaniu świadectwa zgodności FuelEU przedsiębiorstwo nie może już bankować nadwyżki zgodności.

Poprawka

1. **Na podstawie informacji, o których mowa w art. 15 ust. 2**, jeżeli statek wykazuje w danym okresie sprawozdawczym nadwyżkę zgodności **w zakresie intensywności emisji gazów cieplarnianych lub kontyngentu paliw odnawialnych pochodzenia niebiologicznego, o których mowa odpowiednio w art. 4 ust. 2 i art. 4a ust. 3**, przedsiębiorstwo może ją zachować w saldzie zgodności statku na potrzeby następnego okresu sprawozdawczego. Przedsiębiorstwo zapisuje bankowanie nadwyżki zgodności na poczet kolejnego okresu sprawozdawczego w bazie danych dotyczących zgodności, z zastrzeżeniem zatwierdzenia tego działania przez weryfikatora zgodności. Po wydaniu świadectwa zgodności FuelEU przedsiębiorstwo nie może już bankować nadwyżki zgodności. **Niewykorzystana nadwyżka zgodności w następnym okresie sprawozdawczym jest ważna przez trzy lata.**

Poprawka 124

Wniosek dotyczący rozporządzenia

Artykuł 18 – ustęp 1

Tekst proponowany przez Komisję

1. Salda zgodności co najmniej dwóch statków weryfikowanych przez tego samego weryfikatora można łączyć w pule do celów spełnienia wymogów art. 4. Saldo zgodności statku nie może być włączone do większej liczby pul niż jedna w tym samym okresie sprawozdawczym.

Poprawka

1. Salda zgodności **w zakresie intensywności emisji gazów cieplarnianych i kontyngentu paliw odnawialnych pochodzenia niebiologicznego, o których mowa odpowiednio w art. 4 ust. 2 i art. 4a ust. 3**, co najmniej dwóch statków weryfikowanych przez tego samego weryfikatora można łączyć w pule do celów spełnienia wymogów art. 4 **i 4a**. Saldo zgodności statku nie może być włączone do większej liczby pul niż jedna w tym samym okresie sprawozdawczym.

Poprawka 125

Wniosek dotyczący rozporządzenia

Artykuł 20 – ustęp 1

Tekst proponowany przez Komisję

1. Jeżeli w dniu 1 maja roku następującego po okresie sprawozdawczym statek wykazuje deficyt zgodności, przedsiębiorstwo płaci karę. **Weryfikator** oblicza kwotę kary na podstawie **wzoru określonego** w załączniku V.

Poprawka

1. Jeżeli w dniu 1 maja roku następującego po okresie sprawozdawczym statek wykazuje deficyt zgodności, przedsiębiorstwo płaci karę **zaradczą**. **Właściwy organ państwa członkowskiego na podstawie informacji przekazanych przez weryfikatora** oblicza kwotę kary na podstawie **wzorów określonych** w załączniku V **w odniesieniu do wartości dopuszczalnych intensywności emisji gazów cieplarnianych i w stosownych przypadkach kontyngentu paliw odnawialnych pochodzenia niebiologicznego, o których mowa odpowiednio w art. 4 ust. 2 i w art. 4a ust. 3.**

Środa, 19 października 2022 r.

Poprawka 126

Wniosek dotyczący rozporządzenia

Artykuł 20 – ustęp 2

Tekst proponowany przez Komisję

2. Przedsiębiorstwo uiszcza karę za każde niezgodne z przepisami zawinięcie do portu. **Weryfikator** oblicza wysokość kary mnożąc kwotę 250 EUR przez liczbę megawatów zainstalowanych na statku oraz przez pełną liczbę godzin spędzonych w miejscu postoju.

Poprawka

2. Przedsiębiorstwo uiszcza karę za każde niezgodne z przepisami zawinięcie do portu. **Właściwy organ państwa członkowskiego na podstawie informacji przekazanych przez weryfikatora** oblicza wysokość kary, mnożąc kwotę 250 EUR **według cen z roku 2022** przez liczbę megawatów zainstalowanych na statku oraz przez pełną liczbę godzin spędzonych w miejscu postoju. **Do celów tego obliczenia przyjmuje się, że czas potrzebny na podłączenie do zasilania energią elektryczną z lądu wynosi dwie godziny, a czas ten domyślnie odejmuje się od pełnej liczby godzin spędzonych w miejscu postoju, aby uwzględnić czas potrzebny na podłączenie do zasilania energią elektryczną z lądu.**

Poprawka 127

Wniosek dotyczący rozporządzenia

Artykuł 20 – ustęp 3 a (nowy)

Tekst proponowany przez Komisję

Poprawka

3a. **Państwo administrujące w przypadku danego przedsiębiorstwa zapewnia, aby w odniesieniu do każdego statku tego przedsiębiorstwa wykazującego deficyt zgodności w dniu 1 czerwca roku sprawozdawczego, po ewentualnej walidacji przez właściwy organ, takie przedsiębiorstwo zapłaciło w terminie do 30 czerwca roku sprawozdawczego kwotę równą karze obliczonej z zastosowaniem wzorów określonych w załączniku V część B.**

Poprawka 128

Wniosek dotyczący rozporządzenia

Artykuł 20 – ustęp 3 b (nowy)

Tekst proponowany przez Komisję

Poprawka

3b. **W przypadku gdy przedsiębiorstwo żeglugowe zawiera z operatorem komercyjnym umowę, która stanowi, że operatorem jest odpowiedzialny za zakup paliwa lub eksploatację statku, przedsiębiorstwo żeglugowe i wspomniany operator komercyjny uzgadniają za pomocą postanowień umownych, że ten ostatni ponosi odpowiedzialność za pokrycie kosztów wynikających z kar, o których mowa w niniejszym artykule. Do celów niniejszego ustępu odpowiedzialność za eksploatację statku oznacza określanie przewożonego ładunku, trasy rejsu lub prędkości statku.**

Środa, 19 października 2022 r.

Poprawka 129

Wniosek dotyczący rozporządzenia

Artykuł 20 – ustęp 3 c (nowy)

Tekst proponowany przez Komisję

Poprawka

3c. W przypadku gdy przedsiębiorstwo lub operator komercyjny zawiera umowę z dostawcą paliwa, na podstawie której tenże dostawca paliwa ponosi odpowiedzialność za dostawę określonych paliw, taka umowa zawiera postanowienia określające zobowiązanie dostawcy paliwa do dokonania zwrotu na rzecz danego przedsiębiorstwa lub operatora komercyjnego kwoty kary, o której mowa w niniejszym artykule, jeżeli paliwa nie zostały dostarczone zgodnie z uzgodnionymi warunkami. Do celów niniejszego ustępu paliwa dostarczane na podstawie wspomnianych umów muszą być zgodne z przepisami art. 9 ust. 1 lit. b).

Poprawka 130

Wniosek dotyczący rozporządzenia

Artykuł 20 – ustęp 4

Tekst proponowany przez Komisję

Poprawka

4. Komisja jest uprawniona do przyjmowania aktów delegowanych zgodnie z art. 26 w celu zmiany załącznika V, aby dostosować wzór, o którym mowa w ust. 1 niniejszego artykułu, oraz zmienić kwotę stałej kary określoną w ust. 2 niniejszego artykułu, **uwzględniając** zmiany kosztu energii.

4. Komisja jest uprawniona do przyjmowania aktów delegowanych zgodnie z art. 26 w celu zmiany załącznika V, aby dostosować wzór, o którym mowa w ust. 1 niniejszego artykułu, oraz zmienić kwotę stałej kary określoną w ust. 2 niniejszego artykułu, **gdy tylko** zmiany kosztu energii **osłabią odstraszający efekt takich kar. Jeśli chodzi o wzór, o którym mowa w ust. 1 niniejszego artykułu, wynikająca z niego kara musi być większa niż ilość i koszt paliwa odnawialnego i niskoemisyjnego, które statki wykorzystalyby, aby spełnić wymagania określone w niniejszym rozporządzeniu.**

Środa, 19 października 2022 r.

Poprawka 131

Wniosek dotyczący rozporządzenia

Artykuł 21 – ustęp 1

Tekst proponowany przez Komisję

1. Kary, o których mowa w art. 20 ust. 1 i ust. 2, przydziela się na potrzeby wspierania wspólnych projektów mających na celu szybkie wdrożenie paliw odnawialnych i niskoemisyjnych w sektorze morskim. Projekty finansowane za pomocą środków zebranych z kar stymulują produkcję większych ilości paliw odnawialnych i niskoemisyjnych dla sektora morskiego, ułatwiają budowę odpowiednich obiektów do bunkrowania lub podłączeń do portów elektrycznych w portach i wspierają rozwój, testowanie i wdrażanie we flocie najbardziej innowacyjnych europejskich technologii w celu osiągnięcia znaczących redukcji emisji.

Poprawka

1. Kary, o których mowa w art. 20 ust. 1 i ust. 2, przydziela się na potrzeby wspierania wspólnych projektów mających na celu szybkie wdrożenie paliw odnawialnych i niskoemisyjnych w sektorze morskim. Projekty finansowane za pomocą środków zebranych z kar stymulują produkcję większych ilości paliw odnawialnych i niskoemisyjnych dla sektora morskiego, ułatwiają budowę odpowiednich obiektów do bunkrowania lub podłączeń do portów elektrycznych w portach **lub, w stosownych przypadkach, adaptację nadbudówki** i wspierają rozwój, testowanie i wdrażanie we flocie najbardziej innowacyjnych europejskich technologii w celu osiągnięcia znaczących redukcji emisji.

Poprawka 132

Wniosek dotyczący rozporządzenia

Artykuł 21 – ustęp 2

Tekst proponowany przez Komisję

2. Dochody pochodzące z kar, o których mowa w ust. 1 należy przekazać na fundusz **innowacyjny**, o którym mowa w art. 10a ust. 8 dyrektywy 2003/87/WE. Dochody te stanowią zewnętrzne dochody przeznaczone na określony cel, zgodnie z art. 21 ust. 5 rozporządzenia finansowego, i są wykorzystywane zgodnie z zasadami mającymi zastosowanie do **funduszu innowacyjnego**.

Poprawka

2. Dochody pochodzące z kar, o których mowa w ust. 1, należy przekazać na fundusz **dla oceanów**, o którym mowa w art. 3gab dyrektywy 2003/87/WE. **Dochody z tych kar należy przeznaczyć na sektor morski i powinny one przyczyniać się do jego dekarbonizacji.** Dochody te stanowią zewnętrzne dochody przeznaczone na określony cel, zgodnie z art. 21 ust. 5 rozporządzenia finansowego, i są wykorzystywane zgodnie z zasadami mającymi zastosowanie do **funduszu dla oceanów**.

Poprawka 133

Wniosek dotyczący rozporządzenia

Artykuł 24 – ustęp 1

Tekst proponowany przez Komisję

1. Przedsiębiorstwa mają prawo złożyć wniosek o dokonanie przeglądu obliczeń i pomiarów przekazanych im przez weryfikatora zgodnie z niniejszym rozporządzeniem, w tym przeglądu odmowy wystawienia świadectwa zgodności FuelEU zgodnie z art. 19 ust. 1.

Poprawka

1. Przedsiębiorstwa mają prawo złożyć wniosek o dokonanie przeglądu obliczeń i pomiarów przekazanych im przez **właściwy organ państwa członkowskiego lub** weryfikatora zgodnie z niniejszym rozporządzeniem, w tym przeglądu odmowy wystawienia świadectwa zgodności FuelEU zgodnie z art. 19 ust. 1.

Środa, 19 października 2022 r.

Poprawka 134**Wniosek dotyczący rozporządzenia****Artykuł 26 – ustęp 2***Tekst proponowany przez Komisję*

2. Uprawnienia do przyjęcia aktów delegowanych, o których mowa w art. 4 ust. 6, art. 5 ust. 4, art. 9 ust. 3, art. 13 ust. 3, art. 20 ust. 4 i art. 21 ust. 3, powierza się Komisji na czas nieokreślony od dnia [data wejścia w życie niniejszego rozporządzenia] r.

Poprawka

2. Uprawnienia do przyjęcia aktów delegowanych, o których mowa w **art. 4 ust. 4, art. 4a ust. 6**, art. 5 ust. 4, art. 9 ust. 3, **art. 9a ust. 3**, art. 13 ust. 3, art. 20 ust. 4 i art. 21 ust. 3, powierza się Komisji na czas nieokreślony od dnia [data wejścia w życie niniejszego rozporządzenia] r.

Poprawka 135**Wniosek dotyczący rozporządzenia****Artykuł 26 – ustęp 3***Tekst proponowany przez Komisję*

3. Przekazanie uprawnień, o którym mowa w art. 4 ust. 7, art. 5 ust. 4, art. 9 ust. 3, art. 13 ust. 3, art. 20 ust. 4 i art. 21 ust. 3, 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 następnego dnia po jej opublikowaniu w Dzienniku Urzędowym Unii Europejskiej lub w późniejszym terminie określonym w tej decyzji. Nie wpływa ona na ważność jakichkolwiek już obowiązujących aktów delegowanych.

Poprawka

3. Przekazanie uprawnień, o którym mowa w **art. 4 ust. 4, art. 4a ust. 6, art. 5 ust. 4, art. 9 ust. 3, art. 9a ust. 3**, art. 13 ust. 3, art. 20 ust. 4 i art. 21 ust. 3, 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 następnego dnia po jej opublikowaniu w Dzienniku Urzędowym Unii Europejskiej lub w późniejszym terminie określonym w tej decyzji. Nie wpływa ona na ważność jakichkolwiek już obowiązujących aktów delegowanych.

Poprawka 136**Wniosek dotyczący rozporządzenia****Artykuł 26 – ustęp 6***Tekst proponowany przez Komisję*

6. Akt delegowany przyjęty na podstawie art. 4 ust. 7, art. 5 ust. 4, art. 9 ust. 3, art. 13 ust. 3, art. 20 ust. 4 i art. 21 ust. 3 wchodzi w życie tylko wówczas, gdy ani Parlament Europejski, ani Rada nie wyraziły sprzeciwu w terminie dwóch miesięcy od przekazania tego aktu Parlamentowi Europejskiemu i Radzie, lub gdy, przed upływem tego terminu, zarówno Parlament Europejski, jak i Rada poinformowały Komisję, że nie wniosą sprzeciwu. Termin ten przedłuża się o dwa miesiące z inicjatywy Parlamentu Europejskiego lub Rady.

Poprawka

6. Akt delegowany przyjęty na podstawie **art. 4 ust. 4, art. 4a ust. 6, art. 5 ust. 4, art. 9 ust. 3, art. 9a ust. 3**, art. 13 ust. 3, art. 20 ust. 4 i art. 21 ust. 3 wchodzi w życie tylko wówczas, gdy ani Parlament Europejski, ani Rada nie wyraziły sprzeciwu w terminie dwóch miesięcy od przekazania tego aktu Parlamentowi Europejskiemu i Radzie, lub gdy, przed upływem tego terminu, zarówno Parlament Europejski, jak i Rada poinformowały Komisję, że nie wniosą sprzeciwu. Termin ten przedłuża się o dwa miesiące z inicjatywy Parlamentu Europejskiego lub Rady.

Środa, 19 października 2022 r.

Poprawka 137

Wniosek dotyczący rozporządzenia

Artykuł 28 – ustęp - 1 (nowy)

Tekst proponowany przez Komisję

Poprawka

-1. Do 1 stycznia 2024 r. Komisja sporządzi sprawozdanie ze społecznego wpływu niniejszego rozporządzenia. Sprawozdanie to będzie zawierało prognozę wpływu niniejszego rozporządzenia na potrzeby w zakresie zatrudnienia i szkoleń do 2030 r. i 2050 r.

Poprawka 138

Wniosek dotyczący rozporządzenia

Artykuł 28 – ustęp 1 – wprowadzenie

Tekst proponowany przez Komisję

Poprawka

1. Do dnia 1 stycznia **2030** r. Komisja składa Parlamentowi Europejskiemu i Radzie sprawozdanie na temat wyniku oceny działania niniejszego rozporządzenia oraz zmian w zakresie technologii i rynku paliw odnawialnych i niskoemisyjnych w transporcie morskim oraz ich wpływu na sektor morski w Unii. Komisja rozważy wprowadzenie możliwych zmian do:

1. Do dnia 1 stycznia **2027** r., **a następnie co pięć lat**, Komisja składa Parlamentowi Europejskiemu i Radzie sprawozdanie na temat wyniku oceny działania niniejszego rozporządzenia oraz zmian w zakresie technologii i rynku paliw odnawialnych i niskoemisyjnych w transporcie morskim oraz ich wpływu na sektor morski w Unii. **W sprawozdaniu tym szczególną uwagę należy zwrócić na wkład niniejszego rozporządzenia w osiągnięcie unijnych ogólnych i sektorowych celów klimatycznych, określonych w Europejskim prawie o klimacie, a także unijnych celów w zakresie energii ze źródeł odnawialnych i efektywności energetycznej. Sprawozdanie to zawiera również ocenę wpływu niniejszego rozporządzenia na funkcjonowanie jednolitego rynku, konkurencyjność sektora morskigo, stawki transportu towarowego i wielkość ucieczki emisji i przedsiębiorstw. Komisja powinna jednocześnie ocenić również wpływ niniejszego rozporządzenia na światową redukcję emisji gazów cieplarnianych w sektorze transportu, a także na rozwój światowych i regionalnych przepływów handlowych.** Komisja rozważy wprowadzenie możliwych zmian do:

Poprawka 139

Wniosek dotyczący rozporządzenia

Artykuł 28 – ustęp 1 – litera a a (nowa)

Tekst proponowany przez Komisję

Poprawka

aa) zakresu niniejszego rozporządzenia w odniesieniu do:

- **obniżenia progu pojemności brutto, o którym mowa w art. 2 akapit pierwszy, do 400 GT;**
- **zwiększenia udziału energii zużytej przez statki w rejsach do i z państw trzecich, o którym mowa w art. 2 lit. c);**

Środa, 19 października 2022 r.

Poprawka 140**Wniosek dotyczący rozporządzenia
Artykuł 28 – ustęp 1 – litera a b (nowa)**

Tekst proponowany przez Komisję

Poprawka

ab) wartości domyślnych określonych w załączniku II na podstawie najdokładniejszych dostępnych danych i dowodów naukowych;

Poprawka 141**Wniosek dotyczący rozporządzenia
Artykuł 28 – ustęp 1 – litera a c (nowa)**

Tekst proponowany przez Komisję

Poprawka

ac) wykazu substancji zanieczyszczających objętych niniejszym rozporządzeniem, w szczególności aby zapewnić możliwość uwzględnienia emisji sadzy (BC);

Poprawka 142**Wniosek dotyczący rozporządzenia
Artykuł 28 – ustęp 1 – litera b**

Tekst proponowany przez Komisję

Poprawka

b) **rodzajów** statków, do których stosuje się art. 5 ust. 1;

b) **rozszerzenia rodzajów** statków, do których stosuje się art. 5 ust. 1;

Poprawka 143**Wniosek dotyczący rozporządzenia
Artykuł 28 – ustęp 1 – litera c a (nowa)**

Tekst proponowany przez Komisję

Poprawka

ca) metodyki określonej w załączniku I;

Środa, 19 października 2022 r.

Poprawka 144

Wniosek dotyczący rozporządzenia

Artykuł 28 – ustęp 1 a (nowy)

Tekst proponowany przez Komisję

Poprawka

1a. Aby zapewnić podejście oparte na celach i neutralne pod względem technologicznym, niniejsze rozporządzenie należy poddawać przeglądowi i w razie potrzeby zmieniać, gdy tylko nowe technologie ograniczające emisje gazów cieplarnianych, takie jak wychwytywanie dwutlenku węgla na statku, nowe paliwa odnawialne i niskoemisyjne oraz nowe metody napędu, takie jak napęd wiatrowy, osiągną zaawansowany poziom rozwoju technicznego i gospodarczego. Komisja stale ocenia poziom zaawansowania poszczególnych technologii ograniczających emisje gazów cieplarnianych i przedstawi pierwszy przegląd w tym zakresie Parlamentowi Europejskiemu i Radzie do 1 stycznia 2027 r.

Poprawka 145

Wniosek dotyczący rozporządzenia

Artykuł 28 – ustęp 1 b (nowy)

Tekst proponowany przez Komisję

Poprawka

1b. Komisja stale monitoruje ilość paliw alternatywnych udostępnianych przedsiębiorstwom żeglugowym w Unii i przedstawi swoje ustalenia Parlamentowi Europejskiemu i Radzie do 1 stycznia 2027 r., a następnie co pięć lat do 2050 r. Jeżeli dostawy tych paliw nie odpowiadają zapotrzebowaniu przedsiębiorstw żeglugowych na potrzeby spełnienia obowiązków określonych w niniejszym rozporządzeniu, Komisja powinna zaproponować środki zapewniające, aby dostawcy paliw żeglugowych w Unii udostępniali odpowiednie wielkości paliw alternatywnych na rzecz przedsiębiorstw żeglugowych zawijających do portów w Unii.

Poprawka 146

Wniosek dotyczący rozporządzenia

Artykuł 28 – ustęp 1 c (nowy)

Tekst proponowany przez Komisję

Poprawka

1c. Komisja proponuje zmiany do niniejszego rozporządzenia w przypadku przyjęcia przez Międzynarodową Organizację Morską światowych wartości dopuszczalnych intensywności emisji gazów cieplarnianych na równym poziomie z niniejszym rozporządzeniem, aby zapewnić pełną zgodność z umową międzynarodową.

Środa, 19 października 2022 r.

Poprawka 147**Wniosek dotyczący rozporządzenia****Artykuł 28 – ustęp 1 d (nowy)**

Tekst proponowany przez Komisję

Poprawka

1d. Do 1 stycznia 2027 r. i co pięć lat do 2050 r. Komisja przedkłada Parlamentowi Europejskiemu i Radzie sprawozdanie dotyczące wyników kompleksowej oceny łącznego makroekonomicznego wpływu pakietu legislacyjnego „Gotowi na 55”^(1a). W sprawozdaniu tym szczególny nacisk należy położyć na skutki dla konkurencyjności, tworzenia miejsc pracy, stawek transportu towarowego, siły nabywczej gospodarstw domowych i wielkości ucieczki emisji gazów cieplarnianych w Unii.

^(1a) Komunikat Komisji (COM(2021)0550), 14 lipca 2021 r.

Poprawka 148**Wniosek dotyczący rozporządzenia****Artykuł 28 – ustęp 1 e (nowy)**

Tekst proponowany przez Komisję

Poprawka

1e. Komisja rozważa ewentualne zmiany niniejszego rozporządzenia w celu uproszczenia przepisów. Komisja i właściwe organy stale dostosowują procedury administracyjne do najlepszych praktyk i podejmują wszelkie środki w celu uproszczenia egzekwowania niniejszego rozporządzenia, ograniczając do minimum obciążenia administracyjne dla właścicieli statków, operatorów, portów i weryfikatorów.

Poprawka 149**Wniosek dotyczący rozporządzenia****Artykuł 28 a (nowy)**

Tekst proponowany przez Komisję

Poprawka

Artykuł 28a**Kompensacja obciążeń regulacyjnych**

Zgodnie ze swoim komunikatem w sprawie stosowania zasady „jedno więcej – jedno mniej” do 1 stycznia 2024 r. Komisja przedstawi wnioski dotyczące równoważenia obciążeń regulacyjnych wprowadzonych niniejszym rozporządzeniem przez zmianę lub zniesienie przepisów zawartych w innych unijnych aktach ustawodawczych, które generują obciążenia regulacyjne w sektorze morskim.

Środa, 19 października 2022 r.

Poprawka 150
Wniosek dotyczący rozporządzenia
Załącznik I – równanie 1

Tekst proponowany przez Komisję

Wskaźnik intensywności emisji gazów cieplarnianych	WtT	TtW
GHG intensity index $\left[\frac{gCO_{2eq}}{MJ} \right] =$	$\frac{\sum_i^{n_{fuel}} M_{i,j} \times CO_{2eq, TtW, i} \times LCV_i + \sum_k^c E_k \times CO_{2eq, electricity, k}}{\sum_i^{n_{fuel}} M_i \times LCV_i + \sum_k^c E_k}$	$\frac{\sum_i^{n_{fuel}} \sum_j^{m_{engine}} M_{i,j} \times \left(\left(1 - \frac{1}{100} C_{engine\ slip, j} \right) \times (CO_{2eq, TtW, j}) + \left(\frac{1}{100} C_{engine\ slip, j} \times CO_{2eq, TtW, slippage, j} \right) \right)}{\sum_i^{n_{fuel}} M_i \times LCV_i + \sum_k^c E_k}$

Poprawka

Wskaźnik intensywności emisji gazów cieplarnianych	WtT	TtW
GHG intensity index $\left[\frac{gCO_{2eq}}{MJ} \right] =$	$\frac{\sum_i^{n_{fuel}} M_{i,j} \times CO_{2eq, TtW, i} \times LCV_i + \sum_k^c E_k \times CO_{2eq, electricity, k}}{\sum_i^{n_{fuel}} M_i \times LCV_i [MULT_i] + \sum_k^c E_k}$	$\frac{\sum_i^{n_{fuel}} \sum_j^{m_{engine}} M_{i,j} \times \left(\left(1 - \frac{1}{100} C_{engine\ slip, j} \right) \times (CO_{2eq, TtW, j}) + \left(\frac{1}{100} C_{engine\ slip, j} \times CO_{2eq, TtW, slippage, j} \right) \right)}{\sum_i^{n_{fuel}} M_i \times LCV_i [MULT_i] + \sum_k^c E_k}$

Poprawka 151

Wniosek dotyczący rozporządzenia
Załącznik I – tabela 1 – wiersz 6 a (nowy)

Tekst proponowany przez Komisję

Poprawka

n_{fuel}	Liczba paliw dostarczonych na statek w okresie odniesienia
-------------------------	---

Poprawka 152

Wniosek dotyczący rozporządzenia
Załącznik I – tabela 1 – wiersz 12 a (nowy)

Tekst proponowany przez Komisję

Poprawka

MULT_i	Mnożnik stosowany do paliw odnawialnych pochodzenia niebiologicznego
-------------------------	---

Środa, 19 października 2022 r.

Poprawka 153**Wniosek dotyczący rozporządzenia****Załącznik I – tabela 1 – wiersz 19 a (nowy)**

Tekst proponowany przez Komisję

Poprawka

Mi, j A	<p><i>Skorygowana masa określonego paliwa i utlenionego w urządzeniu konsumującym energię j [gFuel] w związku z żeglugą w warunkach lodowych w przypadku statku o klasie lodowej IC, IB, IA lub IA Super bądź równoważnej klasie lodowej ^(1a) oraz w związku z właściwościami technicznymi statku o klasie lodowej IA lub IA Super bądź równoważnej klasie lodowej. W równaniu (1) w stosownych przypadkach zamiast masy Mi, j stosuje się masę skorygowaną Mi, j A.</i></p> <p>^(1a) Więcej informacji na temat korelacji między klasami lodowymi można znaleźć w zaleceniu HELCOM 25/7 na stronie http://www.helcom.fi.</p>
----------------	---

Poprawka 154**Wniosek dotyczący rozporządzenia****Załącznik I – akapit 4 – wprowadzenie**

Tekst proponowany przez Komisję

W przypadku paliw kopalnych stosuje się wartości domyślne podane w załączniku II.

Poprawka

W przypadku paliw kopalnych stosuje się wartości domyślne podane w załączniku II, **chyba że można ustalić wartości rzeczywiste za pomocą certyfikacji lub pomiarów emisji bezpośrednich.**

Poprawka 155**Wniosek dotyczący rozporządzenia****Załącznik I – akapit 4 – akapit pierwszy – wprowadzenie**

Tekst proponowany przez Komisję

Do celów niniejszego rozporządzenia składnik w liczniku równania (1) wynosi zero.

Poprawka

Do celów niniejszego rozporządzenia składnik w liczniku równania (1) wynosi zero.

Składnik MULT w mianowniku równania (1) odpowiada wartości mnożnika paliw odnawialnych pochodzenia niebiologicznego, o którym mowa w art. 4a ust. 2 zgodnie z art. 9 ust. 1 lit. b). W przypadku wszystkich pozostałych paliw mnożnik wynosi jeden.

Środa, 19 października 2022 r.

Poprawka 156**Wniosek dotyczący rozporządzenia****Załącznik I – akapit 5***Tekst proponowany przez Komisję*

Masę paliwa $[M_i]$ określa się przy użyciu ilości zgłoszonej zgodnie z ramami sprawozdawczości określonymi w rozporządzeniu (UE) 2015/757 w odniesieniu do rejsów objętych zakresem niniejszego rozporządzenia w oparciu o metodykę monitorowania wybraną przez dane przedsiębiorstwo.

Poprawka

Masę paliwa $[M_i]$ określa się przy użyciu ilości zgłoszonej zgodnie z ramami sprawozdawczości określonymi w rozporządzeniu (UE) 2015/757 w odniesieniu do rejsów objętych zakresem niniejszego rozporządzenia w oparciu o metodykę monitorowania wybraną przez dane przedsiębiorstwo. **W odniesieniu do statku o klasie lodowej IC, IB, IA lub IA Super bądź równoważnej zamiast masy paliwa $[M_i]$ można stosować skorygowaną masę paliwa $[M_{iA}]$. Skorygowaną masę $[M_{iA}]$ zdefiniowano w załączniku Va.**

Poprawka 157**Wniosek dotyczący rozporządzenia****Załącznik I – akapit 12***Tekst proponowany przez Komisję*

Zgodnie ze planem zgodności, o którym mowa w art. 6, i po dokonaniu oceny przez weryfikatora można zastosować inne metody, takie jak bezpośredni pomiar ekwiwalentu CO₂, **badania laboratoryjne**, jeżeli zwiększy to ogólną dokładność obliczeń.

Poprawka

Zgodnie ze planem zgodności, o którym mowa w art. 6, i po dokonaniu oceny przez weryfikatora można zastosować inne metody, takie jak bezpośredni pomiar ekwiwalentu CO₂, jeżeli zwiększy to ogólną dokładność obliczeń.

Poprawka 158**Wniosek dotyczący rozporządzenia****Załącznik I – tabela***Tekst proponowany przez Komisję*

Klasa paliwa	WtT	TtW
Paliwa kopalne	Stosuje się wartości domyślne podane w tabeli 1 niniejszego rozporządzenia.	Stosuje się współczynniki węglowe dotyczące CO ₂ określone w rozporządzeniu UE w sprawie monitorowania, raportowania i weryfikacji w odniesieniu do paliw, dla których podano taki współczynnik. W przypadku wszystkich pozostałych współczynników emisji można stosować wartości domyślne podane w tabeli 1 niniejszego rozporządzenia lub alternatywnie: wartości poświadczone za pomocą badań laboratoryjnych lub pomiarów emisji bezpośrednich.

Środa, 19 października 2022 r.

Klasa paliwa	WtT	TtW
Zrównoważone paliwa odnawialne (biopłynny, biogazy, e-paliwa)	W przypadku wszystkich paliw, których ścieżki ujęto w przekształconej dyrektywie w sprawie energii odnawialnej, można stosować wartości ekwiwalentu CO ₂ podane w tej dyrektywie (bez spalania) lub alternatywnie: można stosować system certyfikacji zatwierdzony na podstawie przekształconej dyrektywy w sprawie energii odnawialnej.	Można stosować wartości domyślne współczynników emisji przedstawione w tabeli 1 niniejszego rozporządzenia lub alternatywnie: wartości poświadczone za pomocą badania laboratoryjnych lub pomiarów emisji bezpośrednich.
Pozostałe (w tym energia elektryczna)	W przypadku wszystkich paliw, których ścieżki ujęto w przekształconej dyrektywie w sprawie energii odnawialnej, można stosować wartości ekwiwalentu CO ₂ podane w tej dyrektywie (bez spalania) lub alternatywnie: można stosować system certyfikacji zatwierdzony na podstawie przekształconej dyrektywy w sprawie energii odnawialnej.	Można stosować wartości domyślne współczynników emisji przedstawione w tabeli 1 niniejszego rozporządzenia lub alternatywnie: wartości poświadczone za pomocą badania laboratoryjnych lub pomiarów emisji bezpośrednich.

Poprawka

Klasa paliwa	WtT	TtW
Paliwa kopalne	Stosuje się wartości domyślne podane w tabeli 1 niniejszego rozporządzenia, chyba że można ustalić wartości rzeczywiste za pomocą certyfikacji lub pomiarów emisji bezpośrednich.	Stosuje się współczynniki węglowe dotyczące CO ₂ określone w rozporządzeniu UE w sprawie monitorowania, raportowania i weryfikacji w odniesieniu do paliw, dla których podano taki współczynnik. W przypadku wszystkich pozostałych współczynników emisji można stosować wartości domyślne podane w tabeli 1 niniejszego rozporządzenia lub alternatywnie: wartości poświadczone za pomocą pomiarów emisji bezpośrednich.
Zrównoważone paliwa odnawialne (biopłynny, biogazy, e-paliwa)	W przypadku wszystkich paliw, których ścieżki ujęto w przekształconej dyrektywie w sprawie energii odnawialnej, można stosować wartości ekwiwalentu CO ₂ podane w tej dyrektywie (bez spalania) lub alternatywnie: można stosować system certyfikacji zatwierdzony na podstawie przekształconej dyrektywy w sprawie energii odnawialnej lub pomiary emisji bezpośrednich.	Można stosować wartości domyślne współczynników emisji przedstawione w tabeli 1 niniejszego rozporządzenia lub alternatywnie: wartości poświadczone za pomocą pomiarów emisji bezpośrednich.

Środa, 19 października 2022 r.

Klasa paliwa	WtT	TtW
Pozostałe (w tym energia elektryczna)	<p>W przypadku wszystkich paliw, których ścieżki ujęto w przekształconej dyrektywie w sprawie energii odnawialnej, można stosować wartości ekwiwalentu CO₂ podane w tej dyrektywie (bez spalania) lub alternatywnie:</p> <p>można stosować system certyfikacji zatwierdzony na podstawie przekształconej dyrektywy w sprawie energii odnawialnej lub pomiary emisji bezpośrednich.</p>	<p>Można stosować wartości domyślne współczynników emisji przedstawione w tabeli 1 niniejszego rozporządzenia lub alternatywnie:</p> <p>wartości poświadczone za pomocą pomiarów emisji bezpośrednich.</p>

Poprawka 159**Wniosek dotyczący rozporządzenia****Załącznik II – akapit 2***Tekst proponowany przez Komisję*

Współczynniki emisji dotyczące biopaliw, biogazu, paliw odnawialnych pochodzenia niebiologicznego i pochodzących z recyklingu paliw węglowych ustala się zgodnie z metodykami określonymi w części C załącznika 5 do dyrektywy (UE) 2018/2001.

Poprawka

Współczynniki emisji dotyczące biopaliw, biogazu, paliw odnawialnych pochodzenia niebiologicznego i pochodzących z recyklingu paliw węglowych ustala się zgodnie z metodykami określonymi w części C załącznika 5 do dyrektywy (UE) 2018/2001.

Współczynniki emisji dotyczące wszelkich paliw można alternatywnie ustalać na podstawie poświadczonych wartości rzeczywistych lub wartości ustalonych za pomocą pomiarów emisji bezpośrednich.

Poprawka 160**Wniosek dotyczący rozporządzenia****Załącznik II – tabela***Tekst proponowany przez Komisję*

Skroplony biometan Główne produkty/odpady/mieszanka surowców	0,05	Zob. dyrektywa (UE) 2018/2001	LNG Otto (dwupaliwowe o średniej prędkości)	2,755 MEPC245 (66), Rozporządzenie (UE) 2015/757	0,00005	0,00018	3,1
			LNG Otto (dwupaliwowe o niskiej prędkości)				1,7
			LNG Diesel (dwupaliwowe)				0,2
			LBSI				N/A

Środa, 19 października 2022 r.

Poprawka

Skroplony biometan Główne produkty/odpady/mieszanka surowców	0,05	Zob. dyrektywa (UE) 2018/2001	LNG Otto (dwupaliwowe o średniej prędkości)	2,755 MEPC245 (66), Rozporządzenie (UE) 2015/757	0	0,00011	3,1
			LNG Otto (dwupaliwowe o niskiej prędkości)				1,7
			LNG Diesel (dwupaliwowe)				0,2
			LBSI				N/A

Poprawka 161

Wniosek dotyczący rozporządzenia

Załącznik II – akapit 8

Tekst proponowany przez Komisję

Kolumna 4 zawiera wartości emisji ekwiwalentu CO₂ w [gCO_{2eq}/MJ]. W przypadku paliw kopalnych stosuje się **tylko** wartości domyślne przedstawione w tabeli. W przypadku wszystkich innych paliw (chyba, że wyraźnie wskazano inaczej) wartości oblicza się z zastosowaniem metodyki lub wartości domyślnych określonych w dyrektywie (UE) 2018/2001, odliczając emisje ze spalania przy pełnym utlenieniu paliwa ⁽³³⁾.

⁽³³⁾ Odniesienie do terminu eu – „emisja spowodowana stosowanym paliwem” – zawartego w części C pkt 1 lit. a) załącznika V do dyrektywy (UE) 2018/2001.

Poprawka

Kolumna 4 zawiera wartości emisji ekwiwalentu CO₂ w [gCO_{2eq}/MJ]. W przypadku paliw kopalnych stosuje się wartości domyślne przedstawione w tabeli, **chyba że można ustalić wartości rzeczywiste za pomocą certyfikacji lub pomiarów emisji bezpośrednich**. W przypadku wszystkich innych paliw (chyba, że wyraźnie wskazano inaczej) wartości oblicza się z zastosowaniem metodyki lub wartości domyślnych określonych w dyrektywie (UE) 2018/2001, odliczając emisje ze spalania przy pełnym utlenieniu paliwa ⁽³³⁾.

⁽³³⁾ Odniesienie do terminu eu – „emisja spowodowana stosowanym paliwem” – zawartego w części C pkt 1 lit. a) załącznika V do dyrektywy (UE) 2018/2001.

Środa, 19 października 2022 r.

Poprawka 162
Wniosek dotyczący rozporządzenia
Załącznik III – tabela – wiersz 4 a (nowy)

Tekst proponowany przez Komisję

Poprawka

Każde inne bezemisyjne źródło energii	Każda technologia, która umożliwia osiągnięcie redukcji emisji równoważnych tym, które osiągnięto by dzięki wykorzystaniu zasilania energią elektryczną z ładu, lub od nich większe.
--	---

Poprawka 163
Wniosek dotyczący rozporządzenia
Załącznik V

Tekst proponowany przez Komisję

ZAŁĄCZNIK V

WZORY SŁUŻĄCE DO OBLICZANIA SALDA ZGODNOŚCI I KARY OKREŚLONEJ W ART. 20 UST. 1

Wzór służący do obliczania salda zgodności statku

Do celów obliczania salda zgodności statku wykorzystuje się następujący wzór:

Saldo zgodności [gCO _{2eq} /MJ] =	$(GHGIE_{\text{target}} - GHGIE_{\text{actual}}) \times \left[\sum_i^n M_i^{\text{fuel}} \times LCV_i + \sum_i^1 E_i \right]$
--	--

gdzie:

gCO _{2eq}	Ekwiwalent CO ₂ w gramach
GHGIE _{target}	Wartość dopuszczalna intensywności emisji gazów cieplarnianych pochodzących ze zużycia energii na statku zgodnie z art. 4 ust. 2 niniejszego rozporządzenia
GHGIE _{actual}	Średnia roczna intensywność emisji gazów cieplarnianych pochodzących ze zużycia energii na statku obliczona dla odpowiedniego okresu sprawozdawczego

Wzór służący do obliczania kary określonej w art. 20 ust. 1

Kwotę kary określonej w art. 20 ust. 1 oblicza się w następujący sposób:

Kara =	$(\text{Saldo zgodności} / GHGIE_{\text{actual}}) \times \text{współczynnik konwersji z MJ na tony VLSFO (41,0 MJ/kg)} \times 2\,400 \text{ EUR}$
--------	---

Środa, 19 października 2022 r.

Poprawka

ZAŁĄCZNIK V

WZORY SŁUŻĄCE DO OBLICZANIA SALDA ZGODNOŚCI I KARY ZARADCZEJ OKREŚLONEJ W ART. 20 UST. 1a

A. Wzór służący do obliczania salda zgodności statku

a) *Saldo zgodności dotyczące intensywności emisji gazów cieplarnianych statku w odniesieniu do art. 4 ust. 2*

Do celów obliczania salda zgodności statku wykorzystuje się następujący wzór:

Saldo zgodności [gCO _{2eq} /M] =	$(GHGIE_{\text{target}} - GHGIE_{\text{actual}}) \times \left[\sum_i^{n \text{ fuel}} M_i \times LCV_i + \sum_i^1 E_i \right]$
---	---

gdzie:

gCO _{2eq}	Ekwiwalent CO ₂ w gramach
GHGIE _{target}	Wartość dopuszczalna intensywności emisji gazów cieplarnianych pochodzących ze zużycia energii na statku zgodnie z art. 4 ust. 2 niniejszego rozporządzenia
GHGIE _{actual}	Średnia roczna intensywność emisji gazów cieplarnianych pochodzących ze zużycia energii na statku obliczona dla odpowiedniego okresu sprawozdawczego

b) *Saldo zgodności dotyczące kontyngentu paliw odnawialnych pochodzenia niebiologicznego w odniesieniu do art. 4a ust. 3*

CB_RFNBO [% RFNBO] =	$(\% \text{ RFNBO}_{\text{quota}} - \% \text{ RFNBO}_{\text{actual}})$
----------------------	--

gdzie:

CB_RFNBO	Saldo zgodności dotyczące kontyngentu paliw odnawialnych pochodzenia niebiologicznego w odniesieniu do art. 4a ust. 3
% RFNBO _{quota}	Kontyngent paliw odnawialnych pochodzenia niebiologicznego w ramach rocznego średniego zużycia energii na pokładzie statku zgodnie z art. 4a ust. 3 niniejszego rozporządzenia
% RFNBO _{actual}	Procentowy udział rocznego średniego zużycia energii na pokładzie statku zgłoszonego przez statek osiągnięty za pomocą paliw odnawialnych pochodzenia niebiologicznego zgodnych z art. 9 ust. 1 lit. b)

B. Wzór służący do obliczania kary określonej w art. 20 ust. 1

a) *Kara zaradcza dotycząca salda zgodności w zakresie intensywności emisji gazów cieplarnianych statku w odniesieniu do art. 4 ust. 2*

Środa, 19 października 2022 r.

ZAŁĄCZNIK V

WZORY SŁUŻĄCE DO OBLICZANIA SALDA ZGODNOŚCI I KARY ZARADCZEJ OKREŚLONEJ W ART. 20 UST. 1a

Kwotę kary określonej w art. 20 ust. 1 oblicza się w następujący sposób:

Kara =	$(\text{Saldo zgodności} / \text{GHGIE}_{\text{actual}}) \times \text{współczynnik konwersji z MJ na tony VLSFO} (41,0 \text{ MJ/kg}) \times 2\,400 \text{ EUR}$
--------	--

b) *Kara zaradcza dotycząca kontyngentu paliw odnawialnych pochodzenia niebiologicznego w odniesieniu do art. 4a ust. 3*

Kwotę kary zaradczej określonej w art. 20 ust. 1a oblicza się w następujący sposób:

Kara zaradcza (RFNBO) =	$\text{abs}(\text{CB_RFNBO}) \times \text{Pd} \times 3$
-------------------------	--

gdzie:

Kara zaradcza	w EUR
$\text{abs}(\text{CB_RFNBO})$	To wartość bezwzględna salda zgodności dla paliw odnawialnych pochodzenia niebiologicznego
Pd	Różnica w cenie między paliwami odnawialnymi pochodzenia niebiologicznego a paliwami kopalnymi kompatybilnymi z urządzeniami zamontowanymi na statku

Poprawka 164

Wniosek dotyczący rozporządzenia

Załącznik V a (nowy)

Tekst proponowany przez Komisję

Poprawka

ZAŁĄCZNIK Va

OBLICZANIE SKORYGOWANEJ MASY PALIWA I DODATKOWEJ ENERGII

Po pierwsze, w niniejszym załączniku opisano sposób obliczania skorygowanej masy paliwa z wykorzystaniem dodatkowej energii zużytej ze względu na właściwości techniczne statku o klasie lodowej IA lub IA Super bądź równoważnej klasie lodowej ^(1a) oraz dodatkowej energii zużytej przez statek o klasie lodowej IC, IB, IA lub IA Super bądź równoważnej klasie lodowej w związku z żeglugą na akwenach pokrytych lodem. Po drugie, opisano sposób obliczania energii dodatkowych.

Skorygowana masa [Mj A]

Skorygowaną masę paliwa [Mi A] oblicza się na podstawie dodatkowej energii zużytej na żeglugę na akwenach pokrytych lodem oraz dodatkowej energii zużytej ze względu na właściwości techniczne statku o klasie lodowej IA lub IA Super albo równoważnej klasie lodowej. Przedsiębiorstwo może wybrać, do którego paliwa i zostanie przypisana energia dodatkowa. Wybrane paliwo i musi być jednym z paliw zużytych przez statek w okresie sprawozdawczym. Ilość energii odpowiadająca zużytej masie paliwa i może być niższa niż ilość energii dodatkowej.

Środa, 19 października 2022 r.

Skorygowaną masę paliwa [M_{iA}] oblicza się w następujący sposób:

$$M_{iA} = M_{i\text{ total}} - M_{i\text{ additional due to ice class}} - M_{i\text{ additional due to ice conditions}}, \quad (\text{Ax.1})$$

gdzie $M_{i\text{ total}}$ oznacza całkowitą masę paliwa i , $M_{i\text{ additional due to ice class}}$ – masę paliwa wynikającą z dodatkowego zużycia energii przez statek o klasie lodowej IA lub IA Super bądź równoważnej klasie lodowej, a $M_{i\text{ additional due to ice conditions}}$ – masę paliwa wynikającą z dodatkowego zużycia energii w związku z żeglugą na akwenach pokrytych lodem.

Masę paliwa i stanowiącą dodatkowe zużycie energii wynikające z właściwości technicznych statku o klasie lodowej IA lub IA Super bądź równoważnej klasie lodowej oblicza się według wzoru:

$$M_{i\text{ additional due to ice class}} = \frac{E_{\text{additional due to ice class}}}{LCV_i}, \quad (\text{Ax.2})$$

gdzie $E_{\text{additional due to ice class}}$ oznacza dodatkowe zużycie energii wynikające z właściwości technicznych statku o klasie lodowej IA lub IA Super bądź równoważnej klasie lodowej, a LCV_i oznacza dolną wartość opałową paliwa i .

Podobnie masę paliwa wynikającą z dodatkowego zużycia energii spowodowanego żeglugą w warunkach lodowych oblicza się według wzoru:

$$M_{i\text{ additional due to ice conditions}} = \frac{E_{\text{additional due to ice conditions}}}{LCV_i}, \quad (\text{Ax.3})$$

gdzie $E_{\text{additional due to ice conditions}}$ oznacza dodatkowe zużycie energii spowodowane żeglugą w warunkach lodowych.

Dodatkowa energia wynikająca z klasy lodowej i z żeglugi w warunkach lodowych

Dodatkowe zużycie energii wynikające z właściwości technicznych statku o klasie lodowej IA lub IA Super bądź równoważnej klasie lodowej oblicza się w następujący sposób:

$$E_{\text{additional due to ice class}} = 0,05 \times (E_{\text{voyages, total}} - E_{\text{additional due to ice conditions}}), \quad (\text{Ax.4})$$

gdzie $E_{\text{voyages, total}}$ oznacza całkowitą energię zużytą na wszystkie rejsy, a $E_{\text{additional due to ice conditions}}$ oznacza dodatkowe zużycie energii spowodowane żeglugą w warunkach lodowych.

Całkowitą energię zużytą na wszystkie rejsy oblicza się według wzoru:

$$E_{\text{voyages, total}} = \sum_{i=1}^{n\text{ fuel}} M_{i, \text{ voyages, total}} \times LCV_i + E_{\text{elect., voyages, total}}, \quad (\text{Ax.5})$$

gdzie $M_{i, \text{ voyages, total}}$ oznacza masę paliwa i zużytego na wszystkie rejsy objęte zakresem rozporządzenia, LCV_i – dolną wartość opałową paliwa i , a $E_{\text{elect., voyages, total}}$ – ilość energii elektrycznej dostarczonej na statek i zużytej na wszystkie rejsy.

Masę paliwa i $M_{i, \text{ voyages, total}}$ zużytego na wszystkie rejsy objęte zakresem rozporządzenia oblicza się według wzoru:

$$M_{i, \text{ voyages, total}} = M_{i, \text{ voyages between MS}} + 0,5 \times (M_{i, \text{ voyages from MS}} + M_{i, \text{ voyages to MS}}), \quad (\text{Ax.6})$$

gdzie $M_{i, \text{ voyages between MS}}$ oznacza zagregowaną masę paliwa zużytego podczas wszystkich rejsów między portami podlegającymi jurysdykcji państwa członkowskiego, $M_{i, \text{ voyages from MS}}$ – zagregowaną masę paliwa zużytego podczas wszystkich rejsów, które rozpoczęły się w portach podlegających jurysdykcji państwa członkowskiego, a $M_{i, \text{ voyages to MS}}$ – zagregowaną masę paliwa zużytego podczas rejsów do portów podlegających jurysdykcji państwa członkowskiego. W ten sam sposób można obliczyć ilość zużytej energii elektrycznej dostarczonej na statek $E_{\text{elect., voyages total}}$.

Dodatkowe zużycie energii spowodowane żeglugą na akwenach pokrytych lodem oblicza się w następujący sposób:

$$E_{\text{additional due to ice conditions}} = E_{\text{voyages, total}} - E_{\text{voyages, open water}} - E_{\text{voyages, ice conditions, adjusted}}, \quad (\text{Ax.7})$$

gdzie $E_{\text{voyages, open water}}$ oznacza energię zużytą podczas rejsów na wodach otwartych, a $E_{\text{voyages, ice conditions, adjusted}}$ – skorygowaną energię zużytą w warunkach lodowych.

Środa, 19 października 2022 r.

Energię zużyta podczas rejsów obejmujących żeglugę wyłącznie na wodach otwartych oblicza się w następujący sposób:

$$E_{\text{voyages, open water}} = E_{\text{voyages, total}} - E_{\text{voyages, ice conditions}}, \quad (\text{Ax.8})$$

gdzie $E_{\text{voyages, ice conditions}}$ oznacza energię zużyta podczas żeglugi w warunkach lodowych, którą oblicza się w następujący sposób:

$$E_{\text{voyages, ice conditions}} = \sum_{i=1}^n M_{i, \text{voyages, ice conditions}}^{\text{fuel}} \times LCV_i + E_{\text{elect., ice conditions}}, \quad (\text{Ax.9})$$

gdzie $M_{i, \text{voyages, ice conditions}}$ oznacza masę paliwa i zużytego podczas żeglugi w warunkach lodowych, a $E_{\text{elect., voyages, total}}$ – ilość energii elektrycznej dostarczonej na statek i zużytej podczas żeglugi w warunkach lodowych.

Masę paliwa i zużytego podczas żeglugi w warunkach lodowych oblicza się w następujący sposób:

$$M_{i, \text{voyages, ice cond.}} = M_{i, \text{voyages between MS, ice cond.}} + 0,5 \times (M_{i, \text{voyages from MS, ice cond.}} + M_{i, \text{voyages to MS, ice cond.}}), \quad (\text{Ax.10})$$

gdzie $M_{i, \text{voyages between MS, ice cond.}}$ oznacza zagregowaną masę paliwa zużytego przez statek z klasą lodową podczas żeglugi na akwenach pokrytych lodem między portami podlegającymi jurysdykcji państwa członkowskiego, $M_{i, \text{voyages from MS}}$ – zagregowaną masę paliwa zużytego przez statek z klasą lodową podczas wszystkich rejsów odbytych na akwenach pokrytych lodem, które rozpoczęły się w portach podlegających jurysdykcji państwa członkowskiego, a $M_{i, \text{voyages to MS}}$ – zagregowaną masę paliwa zużytego przez statek z klasą lodową podczas rejsów odbytych na akwenach pokrytych lodem do portów podlegających jurysdykcji państwa członkowskiego. W ten sam sposób można obliczyć ilość zużytej energii elektrycznej dostarczonej na statek $E_{\text{ice conditions}}$.

Skorygowaną energię zużyta podczas żeglugi na akwenach pokrytych lodem oblicza się według wzoru:

1)

$$E_{\text{voyages, ice conditions, adjusted}} = D_{\text{ice conditions}} \times \left(\frac{E}{D} \right)_{\text{open water}}, \quad (\text{Ax.11})$$

gdzie $D_{\text{ice conditions}}$ oznacza dystans pokonany w warunkach lodowych, a $\left(\frac{E}{D} \right)_{\text{open water}}$ – zużycie energii na dystans pokonany na wodach otwartych.

Odległość pokonaną podczas żeglugi na akwenach pokrytych lodem $D_{\text{ice conditions}}$ oblicza się w następujący sposób:

$$D_{\text{ice cond.}} = D_{\text{voyages between MS, ice cond.}} + 0,5 \times (D_{\text{voyages from MS, ice cond.}} + D_{\text{voyages to MS, ice cond.}}), \quad (\text{Ax.12})$$

gdzie $D_{\text{voyages between MS, ice cond.}}$ oznacza zagregowany dystans pokonany podczas żeglugi w warunkach lodowych między portami podlegającymi jurysdykcji państwa członkowskiego, $D_{\text{voyages from MS}}$ – zagregowany dystans pokonany podczas wszystkich rejsów odbytych w warunkach lodowych, które rozpoczęły się w portach podlegających jurysdykcji państwa członkowskiego, a $D_{\text{voyages to MS}}$ – zagregowany dystans pokonany podczas rejsów odbytych w warunkach lodowych do portów podlegających jurysdykcji państwa członkowskiego.

Ten ostatni dystans oblicza się w następujący sposób:

$$\left(\frac{E}{D} \right)_{\text{open water}} = \frac{E_{\text{voyages, total}} - E_{\text{voyages, ice conditions}}}{D_{\text{total}} - D_{\text{ice conditions}}}, \quad (\text{Ax.13})$$

gdzie $E_{\text{voyages, ice conditions}}$ oznacza zużycie energii podczas żeglugi w warunkach lodowych, a D_{total} – całkowity pokonany dystans w ujęciu rocznym.

Całkowitą pokonaną odległość w ujęciu rocznym oblicza się w następujący sposób:

$$D_{\text{total}} = D_{\text{voyages between MS}} + 0,5 \times (D_{\text{voyages from MS}} + D_{\text{voyages to MS}}), \quad (\text{Ax.14})$$

gdzie $D_{\text{voyages between MS}}$ oznacza zagregowany dystans pokonany między portami podlegającymi jurysdykcji państwa członkowskiego, $D_{\text{voyages from MS}}$ – zagregowany dystans pokonany podczas wszystkich rejsów, które rozpoczęły się w portach podlegających jurysdykcji państwa członkowskiego, a $D_{\text{voyages to MS}}$ – zagregowany dystans pokonany podczas rejsów do portów podlegających jurysdykcji państwa członkowskiego.

^(1a) Więcej informacji na temat korelacji między klasami lodowymi można znaleźć w zaleceniu HELCOM 25/7 na stronie <http://www.helcom.fi>.