KOMISJA
EUROPEJSKA

Bruksela, dnia 30.7.2025 r.
COM(2025) 431 final

2025/0242 (NLE)

Wniosek

DECYZJA RADY

w sprawie stanowiska, które ma być zajęte w imieniu Unii Europejskiej w ramach Międzynarodowej Organizacji Morskiej podczas drugiego posiedzenia nadzwyczajnego Komitetu Ochrony Środowiska Morskiego w kwestii przyjęcia poprawek do Międzynarodowej konwencji o zapobieganiu zanieczyszczaniu morza przez statki (MARPOL)

UZASADNIENIE

1. PRZEDMIOT WNIOSKU

Niniejszy wniosek dotyczy decyzji ustalającej stanowisko, które ma być zajęte w imieniu Unii na drugim posiedzeniu nadzwyczajnym Komitetu Ochrony Środowiska Morskiego Międzynarodowej Organizacji Morskiej (MEPC/ES.2) mającym się odbyć w dniach 14–17 października 2025 r.

Przewiduje się, że podczas tego posiedzenia Komitet Ochrony Środowiska Morskiego przyjmie poprawki do załącznika VI do Międzynarodowej konwencji o zapobieganiu zanieczyszczaniu morza przez statki (MARPOL).

2. KONTEKST WNIOSKU

2.1. Konwencja o Międzynarodowej Organizacji Morskiej

Konwencją o Międzynarodowej Organizacji Morskiej ustanowiono Międzynarodową Organizację Morską (IMO). Celem IMO jest stworzenie forum współpracy w dziedzinie regulacji i praktyk dotyczących wszelkich kwestii technicznych, które mają wpływ na żeglugę w handlu międzynarodowym. Ponadto zadaniem IMO jest propagowanie powszechnego przyjmowania najwyższych możliwych standardów w kwestiach bezpieczeństwa morskiego, efektywności żeglugi oraz zapobiegania zanieczyszczaniu środowiska morskiego przez statki i jego kontroli, przy jednoczesnym wspieraniu równych warunków działania. Organizacja ta zajmuje się także sprawami administracyjnymi i prawnymi.

Konwencja weszła w życie w dniu 17 marca 1958 r.

Wszystkie państwa członkowskie są stronami konwencji. Unia nie jest stroną konwencji.

Międzynarodowa konwencja o zapobieganiu zanieczyszczaniu morza przez statki zawarta w 1973 r. (konwencja MARPOL) jest konwencją IMO, która weszła w życie w dniu 2 października 1983 r. Wszystkie państwa członkowskie są stronami konwencji MARPOL, a 25 państw członkowskich jest również stronami załącznika VI[1], który wszedł w życie w dniu 18 maja 2005 r. Unia nie jest stroną konwencji MARPOL.

2.2. Międzynarodowa Organizacja Morska

Międzynarodowa Organizacja Morska (IMO) to specjalistyczna agencja Organizacji Narodów Zjednoczonych odpowiedzialna za bezpieczeństwo i ochronę żeglugi oraz za zapobieganie zanieczyszczaniu morza przez statki. Jest to ogólnoświatowa instytucja zajmująca się wyznaczaniem norm w zakresie bezpieczeństwa, ochrony i ekologiczności żeglugi międzynarodowej. Jej główna rola polega na tworzeniu ram regulacyjnych dla sektora żeglugi, które będą sprawiedliwe i skuteczne oraz zostaną powszechnie przyjęte i wdrożone.

Do IMO mogą przystąpić wyłącznie państwa. Stosunki Komisji Europejskiej z IMO opierają się obecnie na rezolucji IMO A.1168(32), w której określono procedury i warunki współpracy między IMO a organizacjami międzyrządowymi. Na podstawie tej rezolucji IMO i dalszych ustaleń od 1974 r. Komisja Europejska uczestniczy we wszystkich posiedzeniach komitetów i podkomitetów IMO w charakterze obserwatora.

W skład Komitetu Ochrony Środowiska Morskiego (MEPC) IMO wchodzą wszyscy członkowie IMO, a jego posiedzenia odbywają się co najmniej raz w roku. Komitet ten

[1] Austria i Węgry nie ratyfikowały jeszcze załącznika VI do konwencji MARPOL.

zajmuje się kwestiami środowiskowymi wchodzącymi w zakres działań organizacji i dotyczącymi zapobiegania zanieczyszczeniom pochodzącym ze statków, objętym konwencją MARPOL, oraz kontroli takich zanieczyszczeń, w tym ropą naftową, chemikaliami przewożonymi luzem, odpadami i emisjami ze statków do atmosfery, w tym emisjami zanieczyszczeń i gazów cieplarnianych. Inne kwestie, którymi zajmuje się komitet, to gospodarka wodami balastowymi, systemy przeciwporostowe, recykling statków, gotowość i reagowanie na zanieczyszczenia oraz identyfikacja obszarów specjalnych i szczególnie wrażliwych obszarów morskich.

Zgodnie z art. 38 lit. a) konwencji o IMO Komitet Ochrony Środowiska Morskiego wykonuje wszelkie obowiązki powierzone mu zgodnie z konwencją o IMO przez Zgromadzenie Międzynarodowej Organizacji Morskiej lub Radę Międzynarodowej Organizacji Morskiej bądź wszelkie obowiązki w powyższym zakresie, które mogą zostać mu powierzone w jakimkolwiek innym instrumencie międzynarodowym lub na jego podstawie i zaakceptowane przez IMO. Decyzje Komitetu Ochrony Środowiska Morskiego i jego organów pomocniczych są podejmowane większością głosów jego członków.

Podczas MEPC/ES. 2 przyjęte zostaną poprawki do konwencji MARPOL zgodnie z art. 16 ust. 2 lit. b), c) i d) konwencji. Przepisy te stanowią, że:

„b) Każda poprawka zaproponowana i rozesłana w sposób określony wyżej zostanie przedstawiona odpowiedniemu organowi Organizacji w celu rozpatrzenia.

c) Strony konwencji, niezależnie od tego czy są, czy też nie są członkami Organizacji, mają prawo uczestniczyć w pracach odpowiedniego organu.

d) Poprawki zostaną uchwalone większością dwóch trzecich wyłącznie Stron konwencji obecnych i biorących udział w głosowaniu”.

Zgodnie z art. 16 ust. 2 lit. f) poprawkę uznaje się za przyjętą w następujących okolicznościach:

„ii) Poprawka do załącznika do konwencji będzie uważana za przyjętą zgodnie z trybem ustalonym w lit. f) podpunkt iii), chyba że odpowiedni organ w czasie jej uchwalania określi, że poprawka będzie uważana za przyjętą w dniu, w którym zostanie przyjęta przez dwie trzecie Stron posiadających floty handlowe stanowiące łącznie nie mniej niż 50 procent pojemności brutto światowej floty handlowej. Niemniej jednak, w każdym czasie przed wejściem w życie poprawki do załącznika do konwencji, Strona może powiadomić Sekretarza Generalnego Organizacji, że konieczna będzie jej wyraźna zgoda, zanim poprawka wejdzie w życie w stosunku do tej Strony. Zawiadomienie takie oraz data jego otrzymania zostaną przekazane do wiadomości Stronom przez Sekretarza Generalnego Organizacji;

iii) Poprawka do uzupełnienia do załącznika do konwencji będzie uważana za przyjętą z upływem okresu, jaki zostanie wskazany przez odpowiedni organ w czasie jej uchwalenia, z tym że okres ten nie może być krótszy niż dziesięć miesięcy, chyba że w tym okresie Organizacji zostanie zgłoszony sprzeciw przez co najmniej jedną trzecią Stron lub przez Strony posiadające floty handlowe stanowiące łącznie nie mniej niż 50 procent pojemności brutto światowej floty handlowej, w zależności od tego, który z tych warunków jest spełniony”.

Na podstawie poniższych przepisów art. 16 ust. 2 lit. g) poprawka wchodzi w życie pod następującymi warunkami:

„i) jeżeli chodzi o poprawkę do artykułu konwencji, do protokołu II lub do protokołu I albo do załącznika do konwencji, która nie została wprowadzona w trybie określonym w lit. f) podpunkt iii), poprawka przyjęta zgodnie z powyższymi postanowieniami wejdzie w życie

w sześć miesięcy od daty jej przyjęcia w odniesieniu do Stron, które oświadczyły, że poprawkę przyjęły;

ii) jeżeli chodzi o poprawkę do protokołu I, do uzupełnienia do załącznika lub do załącznika do konwencji, która została wprowadzona w trybie określonym w lit. f) podpunkt iii), poprawka będzie uważana za przyjętą zgodnie z powyższymi warunkami i wejdzie w życie w sześć miesięcy po jej przyjęciu przez wszystkie Strony konwencji, z wyjątkiem tych, które przed tą datą złożyły oświadczenie, że nie przyjmą poprawki lub na mocy lit. f) podpunkt ii) oświadczyły, że konieczna jest ich wyraźna zgoda".

2.3. Planowany akt Komitetu Ochrony Środowiska Morskiego IMO

W dniach 14–17 października 2025 r. podczas drugiego posiedzenia nadzwyczajnego MEPC ma przyjąć poprawki do załącznika VI do konwencji MARPOL dotyczące:

wyznaczenia północno-wschodniego Atlantyku jako nowego obszaru kontroli emisji (prawidła 13 i 14 oraz uzupełnienie VII do załącznika VI do konwencji MARPOL);

dostępności systemu gromadzenia danych na temat zużycia oleju opałowego przez statki oraz klauzuli przeglądowej krótkoterminowego środka redukcji emisji gazów cieplarnianych (prawidła 20, 25, 27 i 28); oraz

ram neutralności emisyjnej IMO (nowy rozdział 5).

3. STANOWISKO, JAKIE MA BYĆ ZAJĘTE W IMIENIU UNII NA DRUGIM POSIEDZENIU NADZWYCZAJNYM KOMITETU OCHRONY ŚRODOWISKA MORSKIEGO

3.1. Poprawki do prawideł 13 i 14 oraz do uzupełnienia VII do załącznika VI do konwencji MARPOL

Państwa członkowskie UE i Komisja Europejska wraz ze Zjednoczonym Królestwem, Islandią, Danią (Grenlandia) i Wyspami Owczymi przedłożyły podczas MEPC 83 dokument, w którym zaproponowały wyznaczenie północno-wschodniego Atlantyku jako obszaru kontroli emisji tlenków siarki, pyłu zawieszonego i tlenków azotu zgodnie z załącznikiem VI do konwencji MARPOL. Komisja aktywnie uczestniczyła we współpracy z państwami nadbrzeżnymi w pracach przygotowawczych koordynowanych przez delegację Portugalii.

Grupa techniczna ds. wyznaczenia obszarów morskich o szczególnej wrażliwości i obszarów specjalnych ustaliła, że proponowany obszar kontroli emisji spełnia kryteria określone w sekcji 3 uzupełnienia III do załącznika VI do konwencji MARPOL. Po odnotowaniu wyników prac grupy technicznej podczas MEPC 83 zatwierdzono wyznaczenie obszaru kontroli emisji do celów kontroli SO_x, pyłu zawieszonego i NO_x na północno-wschodnim Atlantyku z myślą o przyjęciu tego nowo wyznaczonego obszaru podczas posiedzenia nadzwyczajnego Komitetu Ochrony Środowiska Morskiego w październiku 2025 r. (MEPC/ES.2). Poprawki te rozesłano w formie pisma okólnego IMO nr 5005 z dnia 11 kwietnia 2025 r.

Unia powinna poprzeć wniosek przedstawiony w zmienionym projekcie poprawek dotyczący wyznaczenia północno-wschodniego Atlantyku jako obszaru kontroli emisji tlenków siarki, pyłu zawieszonego i tlenków azotu, zgodnie z załącznikiem VI do konwencji MARPOL, ponieważ wniosek ten przyczyni się do zapobiegania emisjom NO_x, SO_x i pyłu zawieszonego ze statków, ich ograniczania i kontrolowania w celu osiągnięcia związanych z tym korzyści dla zdrowia i środowiska, przy jednoczesnym utrzymaniu możliwości zarządzania skutkami gospodarczymi dla sektora morskiego.

3.2. Poprawki do prawideł 20, 25, 27 i 28 załącznika VI do konwencji MARPOL

Podczas MEPC 82 powołano grupę korespondencyjną ds. przeglądu krótkoterminowego środka redukcji emisji gazów cieplarnianych, koordynowaną wspólnie przez Brazylię, Japonię i Komisję Europejską.

Na swoim pierwszym posiedzeniu międzysesyjna grupa robocza ds. zanieczyszczenia powietrza i efektywności energetycznej (ISWG-APEE 1) rozpatrzyła m.in. dostępność danych z systemu gromadzenia danych na temat zużycia oleju opałowego przez statki na potrzeby analizy oraz klauzulę przeglądową krótkoterminowego środka redukcji emisji gazów cieplarnianych.

Jeżeli chodzi o dostępność danych z systemu gromadzenia danych na temat zużycia oleju opałowego przez statki, podczas ISWG-APEE 1 rozpatrzono sprawozdanie grupy korespondencyjnej, która zgodziła się na poprawę dostępności danych z systemu gromadzenia danych na temat zużycia oleju opałowego przez statki na etapie 1. Po przeprowadzeniu analizy grupa przygotowała projekt poprawek do prawidła 27 załącznika VI do konwencji MARPOL.

Podczas MEPC 83 polecono grupie roboczej APEE m.in. sfinalizowanie projektu poprawek do załącznika VI do konwencji MARPOL i powiązanych wytycznych dotyczących dostępności systemu gromadzenia danych na temat zużycia oleju opałowego przez statki.

Po odnotowaniu, że grupa robocza przeprowadziła podczas ISWG-APEE 1 dalszą analizę projektu zmian do prawidła 27 załącznika VI do konwencji MARPOL oraz do powiązanych wytycznych dotyczących dostępności systemu gromadzenia danych na temat zużycia oleju opałowego przez statki przygotowanych, w trakcie MEPC 83 zatwierdzono projekt poprawek do prawidła 27 załącznika VI do konwencji MARPOL dotyczących dostępności systemu gromadzenia danych na temat zużycia oleju opałowego przez statki z myślą o ich przyjęciu podczas posiedzenia nadzwyczajnego Komitetu Ochrony Środowiska Morskiego w październiku 2025 r. (MEPC/ES.2). Sekretariat IMO rozesłał poprawki za pośrednictwem pisma okólnego IMO nr 5005 z dnia 11 kwietnia 2025 r.

Unia przedłożyła wniosek w tej sprawie (ISWG-GHG 13/7), w którym zwróciła się o zmianę systemu gromadzenia danych na temat zużycia oleju opałowego przez statki w odniesieniu do szczegółowości danych, dodatkowych danych i dostępności. Projekt poprawek jest spójny z ISWG-GHG 13/7 w kwestii zwiększonej dostępności.

Stanowisko Unii podczas ISWG-APEE 1 i MEPC 83 polegało na poparciu projektu poprawek do prawidła 27.

Unia powinna poprzeć te poprawki, ponieważ przyczynią się one do dalszego zwiększenia dostępności danych z systemu gromadzenia danych na temat zużycia oleju opałowego przez statki, tak aby zapewnić rzetelne wdrożenie ram dotyczących wskaźnika intensywności emisji dwutlenku węgla i ułatwić ich przegląd.

W odniesieniu do klauzul dotyczących przeglądu środka krótkoterminowego podczas ISWG-APEE 1 przygotowano projekt poprawek do prawideł 20, 25 i 28 załącznika VI do konwencji MARPOL, wykorzystując jako podstawę załącznik do dokumentu MEPC 83/6/11 przygotowany przez grupę korespondencyjną i dotyczący aktualizacji odniesienia do strategii IMO oraz przeglądu krótkoterminowego środka redukcji emisji gazów cieplarnianych.

Podczas MEPC 83 zatwierdzono projekt poprawek do prawideł 20, 25 i 28 załącznika VI do konwencji MARPOL z myślą o ich przyjęciu podczas posiedzenia nadzwyczajnego MEPC w październiku 2025 r. (MEPC/ES.2). Sekretariat IMO rozesłał poprawki za pośrednictwem pisma okólnego IMO nr 5005 z dnia 11 kwietnia 2025 r.

Stanowisko Unii podczas ISWG-APEE 1 i MEPC 83 polegało na poparciu projektu poprawek przedstawionych w MEPC 83/6/11.

Unia powinna poprzeć te poprawki, ponieważ są one następstwem przyjęcia strategii IMO z 2023 r. w sprawie redukcji emisji gazów cieplarnianych ze statków oraz zakończenia przeglądu środków krótkoterminowych przez IMO, a także umożliwiają dalszy przegląd tych przepisów.

3.3. Wprowadzenie nowego rozdziału 5 do załącznika VI do konwencji MARPOL

Podczas MEPC 76 w 2021 r. komitet zatwierdził plan prac dotyczący środków średnio- i długoterminowych. W toku dyskusji na kolejnych posiedzeniach MEPC i ISWG-GHG rozbieżne stanowiska delegatów dotyczące nierozstrzygniętych kwestii, takich jak harmonogram dążenia do neutralności emisyjnej żeglugi międzynarodowej, ewentualne włączenie emisji wyższego szczebla pochodzących z produkcji i dystrybucji paliw, charakter (gospodarczy lub techniczny) środków oraz liczba i możliwe połączenie środków niezbędnych do osiągnięcia dowolnego nadrzędnego celu, zaczęły stopniowo się do siebie zbliżać.

Podczas MEPC 80 uzgodniono rozpoczęcie etapu III planu prac dotyczącego opracowania środków średnioterminowych z myślą o ich przyjęciu podczas MEPC 83 (wiosna 2025 r.). Uzgodniono, że przyjęcie tych środków nastąpi podczas nadzwyczajnego posiedzenia MEPC (sześć miesięcy po MEPC 83 – jesienią 2025 r.), tak aby weszły w życie 16 miesięcy po przyjęciu (2027 r.).

Podczas ISWG-GHG 16, które odbyło się przed MEPC 81, omówiono sposoby opracowania koszyka proponowanych środków średnioterminowych służących osiągnięciu celów strategii IMO z 2023 r. w sprawie redukcji emisji gazów cieplarnianych ze statków. Podczas ISWG-GHG 17 kontynuowano prace nad koszykiem proponowanych środków średnioterminowych, a w szczególności zgodzono się na wykorzystanie ewentualnych projektów poprawek do załącznika VI do konwencji MARPOL dotyczących ram neutralności emisyjnej jako podstawy do dalszych rozważań. Postępy te odnotowano podczas MEPC 82.

Podczas ISWG-GHG 18 przeprowadzono dalszą dyskusję na temat sposobu opracowania koszyka proponowanych środków średnioterminowych służących osiągnięciu celów strategii IMO z 2023 r. w sprawie redukcji emisji gazów cieplarnianych ze statków poprzez dalsze opracowywanie projektu poprawek do załącznika VI do konwencji MARPOL dotyczących ram neutralności emisyjnej IMO. Pomimo gotowości do osiągnięcia konsensusu szereg kwestii pozostało nierozwiązanych i nadal zdania znacznie się różnią w kwestii elementu gospodarczego. Większość delegacji, w tym Unia, opowiedziała się za mechanizmem opłat, podczas gdy inne delegacje poparły elastyczny mechanizm gospodarczy oparty na poziomach intensywności emisji gazów cieplarnianych pochodzących z paliwa. W trakcie ISWG-GHG 18 i bezpośrednio po nim strony IMO przedstawiły dwa odrębne wnioski dotyczące rozbieżności.

Podczas ISWG-GHG 19 kontynuowano prace nad opracowaniem ram neutralności emisyjnej IMO, które następnie prowadzono dalej podczas MEPC 83 na forum grupy roboczej ds. redukcji emisji gazów cieplarnianych ze statków. Po szeroko zakrojonych dyskusjach grupa robocza sfinalizowała i uzgodniła projekt poprawek do załącznika VI do konwencji MARPOL dotyczących ram neutralności emisyjnej IMO.

Podczas rozpatrywania sprawozdań z ISWG-GHG 19 i sprawozdań grupy roboczej ds. redukcji emisji gazów cieplarnianych ze statków jedna ze stron IMO zwróciła się o przeprowadzenie głosowania imiennego w odniesieniu do zatwierdzenia projektu poprawek do załącznika VI do konwencji MARPOL dotyczących ram neutralności emisyjnej IMO.

W głosowaniu imiennym oddano 63 głosy za, przy 16 głosach przeciw i około 25 głosach wstrzymujących się.

Tym samym na MEPC 83 zatwierdzono projekt poprawek do załącznika VI do konwencji MARPOL dotyczących ram neutralności emisyjnej IMO z myślą o ich przyjęciu podczas posiedzenia nadzwyczajnego MEPC w październiku 2025 r. (MEPC/ES.2). Poprawki te rozesłano w formie pisma okólnego IMO nr 5005 z dnia 11 kwietnia 2025 r.

Unia poparła i przedłożyła różne dokumenty, w których zaproponowano opracowanie normy paliwowej dotyczącej emisji gazów cieplarnianych i opłaty za emisję gazów cieplarnianych. Unia odgrywała ważną rolę w negocjacjach podczas różnych posiedzeń MEPC i ISWG-GHG dotyczących opracowania ram neutralności emisyjnej. Ramy neutralności emisyjnej obejmują nową światową normę paliwową dla statków oraz globalny mechanizm ustalania opłat za emisję gazów cieplarnianych.

Unia powinna również poprzeć rozdział 5, ponieważ zawiera on postanowienia mające na celu ograniczenie emisji gazów cieplarnianych z żeglugi międzynarodowej służące osiągnięciu zerowej emisji gazów cieplarnianych netto do 2050 r. Rozdział ten będzie również stanowił solidną podstawę dla niezbędnej transformacji energetycznej żeglugi. Jego założeniem jest osiągnięcie celów określonych w strategii w sprawie redukcji emisji gazów cieplarnianych ze statków z 2023 r., przyspieszenie wprowadzania paliw, technologii i paliw bezemisyjnych i niemal bezemisyjnych oraz wspieranie sprawiedliwej i równej transformacji.

4. ODNOŚNE PRZEPISY I KOMPETENCJE UE

4.1. Stosowne przepisy UE

4.1.1. Poprawki do prawideł 13 i 14 oraz do uzupełnienia VII do załącznika VI do konwencji MARPOL

Dyrektywa (UE) 2016/802 ma na celu ograniczenie emisji dwutlenku siarki z niektórych paliw ciekłych[2]. Jej celem jest zapobieganie zanieczyszczeniu powietrza powodowanemu przez szkodliwe emisje wynikające ze spalania niektórych rodzajów paliw ciekłych z wysoką zawartością siarki, które są szkodliwe dla zdrowia ludzkiego i środowiska oraz przyczyniają się do powstawania kwaśnych deszczy. Art. 6 i 13 oraz załącznik I odnoszą się do zasad określonych w załączniku VI do konwencji MARPOL dotyczących maksymalnej zawartości siarki w paliwach żeglugowych i emisji tlenków siarki ze statków na wodach UE.

W dyrektywie ramowej w sprawie strategii morskiej[3] państwa członkowskie zostały zobowiązane do podjęcia środków niezbędnych do osiągnięcia bądź utrzymania „dobrego stanu środowiska" w środowisku morskim do 2020 r. Dobry stan środowiska oznacza „taki stan środowiska wód morskich tworzących zróżnicowane i dynamiczne pod względem ekologicznym oceany i morza, które są czyste, zdrowe i urodzajne w odniesieniu do panujących w nich warunków, zaś wykorzystanie środowiska morskiego zachodzi na poziomie, który jest zrównoważony i gwarantuje zachowanie możliwości użytkowania i prowadzenia działań przez obecne i przyszłe pokolenia" (art. 3 ust. 5 dyrektywy ramowej w sprawie strategii morskiej). Aby określić dobry stan środowiska, należy między innymi do minimum ograniczyć eutrofizację wywołaną działalnością człowieka, a w szczególności negatywne skutki tego zjawiska, takie jak utrata różnorodności biologicznej, degradacja ekosystemów, a także występowanie szkodliwego zjawiska zakwitu wody oraz niedoboru tlenu w dolnych partiach wód. Ograniczenie ilości azotu wprowadzanego do środowiska

[2] Dz.U. L 132 z 21.5.2016, s. 58.
[3] Dz.U. L 164 z 25.6.2008, s. 19.

z żeglugi morskiej dzięki nałożeniu wymogów poziomu III po uznaniu północno-wschodniego Atlantyku za obszary NECA ułatwi państwom członkowskim UE położonym nad tymi morzami osiągnięcie „dobrego stanu środowiska”, o którym mowa w dyrektywie ramowej w sprawie strategii morskiej.

W dyrektywie w sprawie jakości powietrza[4] (zmienionej w 2024 r.) wyznaczono między innymi wartości dopuszczalne dla NO_2 w celu unikania i ograniczenia szkodliwego oddziaływania zanieczyszczenia powietrza na zdrowie ludzi lub środowisko lub zapobiegania takiemu oddziaływaniu. W dyrektywie w sprawie jakości powietrza przyznano, że dla osiągnięcia wyznaczonych w niej celów szczególnie ważna jest walka z emisjami zanieczyszczeń u źródła, w szczególności za pomocą środków, które ograniczyłyby emisje spalin z silników różnego rodzaju stacjonarnych i ruchomych źródeł emisji w oparciu o normy jakości silników lub paliwa. Unia przyjęła różne akty prawne regulujące emisje za pośrednictwem norm dotyczących silników montowanych w różnego rodzaju pojazdach transportu drogowego (samochodach osobowych, samochodach ciężarowych i samochodach dostawczych za pośrednictwem norm Euro[5]) oraz w maszynach jezdnych nieporuszających się po drogach (statkach żeglugi śródlądowej i lokomotywach za pośrednictwem dyrektywy w sprawie maszyn jezdnych nieporuszających się po drogach[6]).

W związku z tym poprawki do prawideł 13 i 14 oraz do uzupełnienia VII do załącznika VI do konwencji MARPOL dotyczące przyjęcia obszaru kontroli emisji mogą mieć decydujący wpływ na treść dyrektywy (UE) 2016/802. Wynika to z faktu, że ustanowienie obszaru kontroli emisji w państwach członkowskich UE wpłynęłoby na stosowanie przedmiotowej dyrektywy, ponieważ jej art. 6 i 13 oraz załącznik I odnoszą się do zasad określonych w załączniku VI do konwencji MARPOL dotyczących maksymalnej zawartości siarki w paliwach żeglugowych i emisji tlenków siarki ze statków na wodach UE.

4.1.2. Poprawki do prawideł 20, 25, 27 i 28 załącznika VI do konwencji MARPOL

W rozporządzeniu (UE) 2015/757 w sprawie monitorowania, raportowania i weryfikacji emisji dwutlenku węgla z transportu morskiego[7] (rozporządzenie UE w sprawie monitorowania, raportowania i weryfikacji) ustanowiono ramy prawne na potrzeby systemu UE służącego do monitorowania, raportowania i weryfikacji emisji gazów cieplarnianych. Celem tego rozporządzenia jest zapewnienie rzetelnych i weryfikowalnych danych na temat emisji gazów cieplarnianych oraz wskaźników efektywności energetycznej, zapewnić decydentom dostęp do odpowiednich informacji i sprzyjać upowszechnianiu się efektywnych energetycznie technologii i zachowań na rynku. Aby osiągnąć ten cel, w rozporządzeniu przewidziano działania służące wyeliminowaniu barier rynkowych, takich jak brak dostępu do informacji. Weszło ono w życie w dniu 1 lipca 2015 r. Poprawa dostępności systemu gromadzenia danych na temat zużycia oleju opałowego przez statki dla ogółu społeczeństwa oraz wprowadzenie klauzuli przeglądowej dotyczącej krótkoterminowego środka redukcji emisji gazów cieplarnianych ma na celu zmniejszenie intensywności emisji dwutlenku węgla

[4] Dz.U. L 152 z 11.6.2008, s. 1.

[5] Rozporządzenie (WE) nr 715/2007 Parlamentu Europejskiego i Rady z dnia 20 czerwca 2007 r. w sprawie homologacji typu pojazdów silnikowych w odniesieniu do emisji zanieczyszczeń pochodzących z lekkich pojazdów pasażerskich i użytkowych (Euro 5 i Euro 6) oraz w sprawie dostępu do informacji dotyczących naprawy i utrzymania pojazdów [Dz.U. L 171 z 29.6.2007, s. 1] oraz Rozporządzenie Parlamentu Europejskiego i Rady (WE) nr 595/2009 z dnia 18 czerwca 2009 r. dotyczące homologacji typu pojazdów silnikowych i silników w odniesieniu do emisji zanieczyszczeń pochodzących z pojazdów ciężarowych o dużej ładowności (Euro VI) oraz w sprawie dostępu do informacji dotyczących naprawy i obsługi technicznej pojazdów [Dz.U. L 188 z 18.7.2009, s. 1].

[6] Dz.U. L 59 z 27.2.1998, s. 1.

[7] Dz.U. L 123 z 19.5.2015, s. 55.

w żegludze międzynarodowej w sposób spójny z poziomem ambicji określonym w strategii IMO w sprawie redukcji emisji gazów cieplarnianych ze statków. Poprawa spójności/jakości danych zgłaszanych w ramach systemu gromadzenia danych na temat zużycia oleju opałowego przez statki oraz rozszerzenie dostępu do danych dla ogółu społeczeństwa mają wpływ na gromadzenie i zgłaszanie danych dotyczących zużycia oleju opałowego przez statki, a zatem mogą mieć wpływ na monitorowanie, raportowanie i weryfikację emisji gazów cieplarnianych z żeglugi na podstawie rozporządzenia UE w sprawie monitorowania, raportowania i weryfikacji.

W unijnym prawie o klimacie[8] określono wiążące cele Unii w dziedzinie klimatu (w porównaniu z 1990 r.): redukcję emisji netto gazów cieplarnianych – tj. po odliczeniu pochłaniania – o co najmniej 55 % do 2030 r. i o 90 % do 2040 r. (wniosek Komisji). Obejmuje to również cel polegający na osiągnięciu neutralności klimatycznej do 2050 r. oraz ambitny cel polegający na osiągnięciu ujemnych emisji netto po tym okresie.

Na podstawie wniosków Komisji dotyczących pakietu *„Gotowi na 55”* ukierunkowanych na ograniczenie emisji gazów cieplarnianych prawodawcy Unii przyjęli następujące akty prawne dotyczące konkretnie emisji gazów cieplarnianych z sektora żeglugi:

- Dyrektywę 2003/87/WE ustanawiającą system handlu przydziałami emisji gazów cieplarnianych w Unii (ETS)[9] zmieniono dyrektywą (UE) 2023/959[10] w celu rozszerzenia EU ETS na sektor transportu morskiego ze skutkiem od dnia 1 stycznia 2024 r. (wraz z niezbędnymi zmianami w rozporządzeniu UE w sprawie monitorowania, raportowania i weryfikacji w celu zmiany przepisów dotyczących monitorowania i raportowania[11], również w drodze rewizji odpowiednich aktów wykonawczych i delegowanych).
- Rozporządzenie (UE) 2023/1805 skupia się na stosowaniu paliw odnawialnych i niskoemisyjnych w sektorze morskim (rozporządzenie FuelEU Maritime)[12] i zobowiązuje statki zawijające do portów UE do stosowania tych paliw od 1 stycznia 2025 r.

Przestrzeganie nowych obowiązków wynikających z rozszerzenia unijnego systemu handlu uprawnieniami do emisji (ETS) na transport morski oraz z rozporządzenia w sprawie FuelEU Maritime będzie opierać się na systemie monitorowania, raportowania i weryfikacji ustanowionym rozporządzeniem UE w sprawie monitorowania, raportowania i weryfikacji.

Te akty unijne są z kolei silnie powiązane ze środkami IMO dotyczącymi gazów cieplarnianych, takimi jak system gromadzenia danych IMO, wskaźnik efektywności

---

[8] Rozporządzenie Parlamentu Europejskiego i Rady (UE) 2021/1119 z dnia 30 czerwca 2021 r. w sprawie ustanowienia ram na potrzeby osiągnięcia neutralności klimatycznej i zmiany rozporządzeń (WE) nr 401/2009 i (UE) 2018/1999 (Europejskie prawo o klimacie); Dz.U. L 243 z 9.7.2021, s. 1.

[9] Dyrektywa 2003/87/WE Parlamentu Europejskiego i Rady z dnia 13 października 2003 r. ustanawiająca system handlu przydziałami emisji gazów cieplarnianych we Wspólnocie oraz zmieniająca dyrektywę Rady 96/61/WE (Tekst mający znaczenie dla EOG), Dz.U. L 275 z 25.10.2003, s. 32.

[10] Dyrektywa Parlamentu Europejskiego i Rady (UE) 2023/959 z dnia 10 maja 2023 r. zmieniająca dyrektywę 2003/87/WE ustanawiającą system handlu przydziałami emisji gazów cieplarnianych w Unii oraz decyzję (UE) 2015/1814 w sprawie ustanowienia i funkcjonowania rezerwy stabilności rynkowej dla unijnego systemu handlu uprawnieniami do emisji gazów cieplarnianych, Dz.U. L 130 z 16.5.2023, s. 134.

[11] Rozporządzenie Parlamentu Europejskiego i Rady (UE) 2023/957 z dnia 10 maja 2023 r. zmieniające rozporządzenie (UE) 2015/757 w celu włączenia transportu morskiego do unijnego systemu handlu uprawnieniami do emisji oraz monitorowania, raportowania i weryfikacji emisji dodatkowych gazów cieplarnianych i emisji z dodatkowych typów statków, Dz.U. L 130 z 16.5.2023, s. 105.

[12] Dz.U. L 234 z 22.9.2023, s. 48.

energetycznej statku istniejącego (EEXI) oraz wskaźnik intensywności emisji dwutlenku węgla (CII), które służą do gromadzenia i publikowania informacji na temat zużycia paliwa oraz technicznej i operacyjnej efektywności energetycznej poszczególnych statków.

Wszelkie środki IMO dotyczące kwestii w zakresie emisji gazów cieplarnianych, które będą wymagać monitorowania, weryfikacji i raportowania emisji gazów cieplarnianych pochodzących ze statków, mogą wywołać skutki dla rozporządzenia UE w sprawie monitorowania, raportowania i weryfikacji, a także dyrektywy EU ETS i rozporządzenia FuelEU Maritime.

W związku z tym poprawki do prawideł 20, 25, 27 i 28 załącznika VI do konwencji MARPOL dotyczące dostępności systemu gromadzenia danych na temat zużycia oleju opałowego przez statki oraz klauzuli przeglądowej krótkoterminowego środka redukcji emisji gazów cieplarnianych mogą mieć decydujący wpływ na wymogi mające zastosowanie na podstawie rozporządzenia (UE) 2015/757, rozporządzenia (UE) 2023/1805 i dyrektywy (UE) 2023/959.

4.1.3. Wprowadzenie nowego rozdziału 5 do załącznika VI do konwencji MARPOL

W rozporządzeniu (UE) 2015/757 w sprawie monitorowania, raportowania i weryfikacji emisji dwutlenku węgla z transportu morskiego oraz zmiany dyrektywy 2009/16/WE[13] (rozporządzenie UE w sprawie monitorowania, raportowania i weryfikacji) ustanowiono ramy prawne na potrzeby systemu UE służącego do monitorowania, raportowania i weryfikacji emisji gazów cieplarnianych oraz efektywności energetycznej w ramach żeglugi morskiej. Celem tego rozporządzenia jest zapewnienie rzetelnych i weryfikowalnych danych na temat emisji gazów cieplarnianych, zapewnić decydentom dostęp do odpowiednich informacji i sprzyjać upowszechnianiu się efektywnych energetycznie technologii i zachowań na rynku. Aby osiągnąć ten cel, w rozporządzeniu przewidziano działania służące wyeliminowaniu barier rynkowych, takich jak brak dostępu do informacji.

W unijnym prawie o klimacie[14] określono wiążące cele Unii w dziedzinie klimatu (w porównaniu z 1990 r.): redukcję emisji netto gazów cieplarnianych – tj. po odliczeniu pochłaniania – o co najmniej 55 % do 2030 r. i o 90 % do 2040 r. (wniosek Komisji). Obejmuje to również cel polegający na osiągnięciu neutralności klimatycznej do 2050 r. oraz ambitny cel polegający na osiągnięciu ujemnych emisji netto po tym okresie.

Na podstawie wniosków Komisji dotyczących pakietu *„Gotowi na 55”* ukierunkowanych na ograniczenie emisji gazów cieplarnianych prawodawcy Unii przyjęli następujące akty prawne dotyczące konkretnie emisji gazów cieplarnianych z sektora żeglugi:

- Dyrektywę 2003/87/WE ustanawiającą system handlu przydziałami emisji gazów cieplarnianych w Unii (ETS)[15] zmieniono dyrektywą (UE) 2023/959[16] w celu rozszerzenia EU ETS na sektor transportu morskiego ze skutkiem od

[13] Dz.U. L 123 z 19.5.2015, s. 55.

[14] Rozporządzenie Parlamentu Europejskiego i Rady (UE) 2021/1119 z dnia 30 czerwca 2021 r. w sprawie ustanowienia ram na potrzeby osiągnięcia neutralności klimatycznej i zmiany rozporządzeń (WE) nr 401/2009 i (UE) 2018/1999 (Europejskie prawo o klimacie); Dz.U. L 243 z 9.7.2021, s. 1.

[15] Dyrektywa 2003/87/WE Parlamentu Europejskiego i Rady z dnia 13 października 2003 r. ustanawiająca system handlu przydziałami emisji gazów cieplarnianych we Wspólnocie oraz zmieniająca dyrektywę Rady 96/61/WE (Tekst mający znaczenie dla EOG), Dz.U. L 275 z 25.10.2003, s. 32.

[16] Dyrektywa Parlamentu Europejskiego i Rady (UE) 2023/959 z dnia 10 maja 2023 r. zmieniająca dyrektywę 2003/87/WE ustanawiającą system handlu przydziałami emisji gazów cieplarnianych w Unii oraz decyzję (UE) 2015/1814 w sprawie ustanowienia i funkcjonowania rezerwy stabilności rynkowej dla unijnego systemu handlu uprawnieniami do emisji gazów cieplarnianych, Dz.U. L 130 z 16.5.2023, s. 134.

dnia 1 stycznia 2024 r. (wraz z niezbędnymi zmianami w rozporządzeniu UE w sprawie monitorowania, raportowania i weryfikacji w celu zmiany przepisów dotyczących monitorowania i raportowania[17], również w drodze rewizji odpowiednich aktów wykonawczych i delegowanych).

- Rozporządzenie (UE) 2023/1805 (rozporządzenie FuelEU Maritime)[18] skupia się na stosowaniu paliw odnawialnych i niskoemisyjnych w sektorze morskim i zobowiązuje statki zawijające do portów UE do stosowania tych paliw od 1 stycznia 2025 r.

Przestrzeganie nowych obowiązków wynikających z rozszerzenia EU ETS na transport morski oraz z rozporządzenia w sprawie FuelEU Maritime będzie opierać się na systemie monitorowania, raportowania i weryfikacji ustanowionym rozporządzeniem UE w sprawie monitorowania, raportowania i weryfikacji.

Zarówno dyrektywa EU ETS, jak i rozporządzenie FuelEU Maritime zawierają klauzule przeglądowe na wypadek przyjęcia przez IMO globalnej normy paliwowej lub środka rynkowego. Konkretnie:

- Art. 30 ust. 5 rozporządzenia FuelEU Maritime stanowi, że przypadku przyjęcia przez IMO globalnej normy paliwowej dotyczącej gazów cieplarnianych lub globalnych limitów intensywności emisji gazów cieplarnianych w odniesieniu do zużycia energii na statkach Komisja przedstawia sprawozdanie Parlamentowi Europejskiemu i Radzie. W sprawozdaniu tym Komisja analizuje ten globalny środek pod kątem jego ambicji w świetle celów porozumienia paryskiego i jego ogólnej integralności środowiskowej. Bada również wszelkie kwestie związane z możliwym powiązaniem lub dostosowaniem niniejszego rozporządzenia do tego środka, w tym potrzebę unikania dwukrotnego regulowania emisji gazów cieplarnianych pochodzących z transportu morskiego na szczeblu unijnym i międzynarodowym. W stosownych przypadkach sprawozdaniu temu może towarzyszyć wniosek ustawodawczy dotyczący zmiany niniejszego rozporządzenia, spójny z unijnymi zobowiązaniami w zakresie emisji gazów cieplarnianych w całej gospodarce, mający na celu zachowanie integralności środowiskowej i skuteczności działania Unii w dziedzinie klimatu.
- Art. 3gg ust. 1 dyrektywy w sprawie EU ETS stanowi, że w przypadku przyjęcia przez IMO globalnego środka rynkowego w celu redukcji emisji gazów cieplarnianych z transportu morskiego Komisja dokona przeglądu tej dyrektywy w świetle przyjętego środka. W tym celu Komisja przedkłada Parlamentowi Europejskiemu i Radzie sprawozdanie w terminie 18 miesięcy od przyjęcia takiego globalnego środka rynkowego i przed datą rozpoczęcia jego stosowania. W sprawozdaniu tym Komisja bada globalny środek rynkowy pod kątem: a) jego ambicji w świetle celów porozumienia paryskiego; b) jego ogólnej integralności środowiskowej, w tym w porównaniu z przepisami

[17] Rozporządzenie Parlamentu Europejskiego i Rady (UE) 2023/957 z dnia 10 maja 2023 r. zmieniające rozporządzenie (UE) 2015/757 w celu włączenia transportu morskiego do unijnego systemu handlu uprawnieniami do emisji oraz monitorowania, raportowania i weryfikacji emisji dodatkowych gazów cieplarnianych i emisji z dodatkowych typów statków, Dz.U. L 130 z 16.5.2023, s. 105.

[18] Rozporządzenie Parlamentu Europejskiego i Rady (UE) 2023/1805 z dnia 13 września 2023 r. w sprawie stosowania paliw odnawialnych i niskoemisyjnych w transporcie morskim oraz zmiany dyrektywy 2009/16/WE, Dz.U. L 234 z 22.9.2023, s. 48.

niniejszej dyrektywy dotyczącymi transportu morskiego; oraz c) wszelkich kwestii związanych ze spójnością między EU ETS a tym środkiem. W stosownych przypadkach Komisja może dołączyć do sprawozdania wniosek ustawodawczy w sprawie zmiany tej dyrektywy w sposób spójny z unijnym celem klimatycznym na 2030 r. i celem neutralności klimatycznej określonym w rozporządzeniu (UE) 2021/1119, a także w celu zachowania integralności środowiskowej i skuteczności unijnych działań w dziedzinie klimatu, aby zapewnić spójność między wdrażaniem globalnego środka rynkowego przyjętego a EU ETS, unikając jednocześnie wszelkich znacznych podwójnych obciążeń.

Wszelkie środki IMO dotyczące kwestii w zakresie emisji gazów cieplarnianych, które będą wymagać monitorowania, weryfikacji i raportowania emisji gazów cieplarnianych pochodzących ze statków, mogą wywołać skutki dla rozporządzenia UE w sprawie monitorowania, raportowania i weryfikacji, a także dyrektywy EU ETS i rozporządzenia FuelEU Maritime.

W związku z tym nowy rozdział 5 załącznika VI do konwencji MARPOL dotyczący ram neutralności emisyjnej IMO może mieć decydujący wpływ na wymogi mające zastosowanie na podstawie rozporządzenia (UE) 2015/757, rozporządzenia (UE) 2023/1805 i dyrektywy (UE) 2023/959.

4.2. Kompetencja UE

Przedmiot planowanych aktów dotyczy dziedziny, w której Unia ma wyłączną kompetencję zewnętrzną na mocy końcowych słów art. 3 ust. 2 TFUE, ponieważ planowane akty mogą „wpływać na wspólne zasady lub zmieniać ich zakres”.

5. PODSTAWA PRAWNA

5.1. Proceduralna podstawa prawna

5.1.1. Zasady

W art. 218 ust. 9 Traktatu o funkcjonowaniu Unii Europejskiej (TFUE) określa się tryb przyjmowania decyzji ustalających „stanowiska, które mają być zajęte w imieniu Unii w ramach organu utworzonego przez umowę, gdy organ ten ma przyjąć akty mające skutki prawne, z wyjątkiem aktów uzupełniających lub zmieniających ramy instytucjonalne umowy”.

Art. 218 ust. 9 TFUE ma zastosowanie niezależnie od tego, czy Unia jest członkiem organu lub stroną umowy[19].

Pojęcie „akty mające skutki prawne” obejmuje akty, które mają skutki prawne na mocy przepisów prawa międzynarodowego dotyczących danego organu. Dotyczy to w szczególności sytuacji, w której umowa międzynarodowa ustanawiająca ten organ przewiduje, że jego decyzje są wiążące dla stron. Ma to miejsce na przykład w przypadku, gdy na mocy umowy międzynarodowej przyznaje się organowi uprawnienie do zmiany niektórych aspektów umowy lub załączników do niej.

5.1.2. Zastosowanie w niniejszej sprawie

Komitet Ochrony Środowiska Morskiego IMO to organ utworzony na podstawie umowy, a mianowicie Konwencji o Międzynarodowej Organizacji Morskiej.

[19] Sprawa C-399/12, Niemcy/Rada (OIV), ECLI:EU:C:2014:2258, pkt 64.

Planowane akty, które ma przyjąć ten komitet IMO, to poprawki do załącznika VI do konwencji MARPOL. Tego rodzaju poprawki będą wiążące na mocy prawa międzynarodowego zgodnie z art. 1 konwencji MARPOL.

Planowane akty nie uzupełniają ani nie zmieniają ram instytucjonalnych umowy.

W związku z tym proceduralną podstawą prawną proponowanej decyzji jest art. 218 ust. 9 TFUE.

5.2. Materialna podstawa prawna

5.2.1. Zasady

Materialna podstawa prawna decyzji przyjętej w trybie art. 218 ust. 9 TFUE jest uzależniona głównie od celu i treści planowanego aktu, którego dotyczy stanowisko, jakie ma być zajęte w imieniu Unii. Jeżeli planowany akt ma dwojaki cel lub dwa elementy składowe, a jeden z tych celów lub elementów da się określić jako główny, zaś drugi ma jedynie poboczny charakter, decyzja przyjęta w trybie art. 218 ust. 9 TFUE musi mieć jedną materialną podstawę prawną, a mianowicie podstawę, której wymaga główny lub dominujący cel lub element składowy.

5.2.2. Zastosowanie w niniejszej sprawie

IMO to organizacja wyspecjalizowana Organizacji Narodów Zjednoczonych utworzona na mocy konwencji, a mianowicie konwencji o IMO, odpowiedzialna za bezpieczeństwo i ochronę żeglugi oraz zapobieganie zanieczyszczeniom mórz i powietrza powodowanym przez statki.

Zgodnie z konwencją o IMO celem tej organizacji jest zapewnienie mechanizmów współpracy między rządami w dziedzinie regulacji rządowych i praktyk dotyczących wszelkich kwestii technicznych mających wpływ na żeglugę w handlu międzynarodowym oraz propagowanie powszechnego przyjmowania najwyższych możliwych standardów w kwestiach bezpieczeństwa morskiego, efektywności żeglugi oraz zapobiegania zanieczyszczaniu środowiska morskiego przez statki i jego kontroli.

Komitet Ochrony Środowiska Morskiego IMO przyjmie poprawki do załącznika VI do konwencji MARPOL, która jest główną międzynarodową konwencją dotyczącą zapobiegania zanieczyszczaniu środowiska morskiego przez statki spowodowanemu zwykłą działalnością bądź wypadkami.

Poprawki te koncentrują się na zapobieganiu emisjom z żeglugi międzynarodowej, ich ograniczaniu i kontrolowaniu, przy jednoczesnym wspieraniu globalnej jakości sieci połączeń za pośrednictwem transportu morskiego.

Wyżej wymienione poprawki do załącznika VI do konwencji MARPOL służą osiągnięciu szeregu celów w dziedzinie transportu morskiego i środowiska, które są ze sobą nierozerwalnie powiązane, przy czym żaden z nich nie jest drugorzędny ani pośredni w stosunku do drugiego. Materialna podstawa prawna decyzji musi zatem zawierać odpowiednie materialne podstawy prawne, a mianowicie zarówno art. 100 ust. 2, jak i art. 192 ust. 1 TFUE.

5.3. Podsumowanie

Podstawą prawną proponowanej decyzji powinny być art. 100 ust. 2 i art. 192 ust. 1 TFUE w związku z art. 218 ust. 9 TFUE.

2025/0242 (NLE)

Wniosek

DECYZJA RADY

w sprawie stanowiska, które ma być zajęte w imieniu Unii Europejskiej w ramach Międzynarodowej Organizacji Morskiej podczas drugiego posiedzenia nadzwyczajnego Komitetu Ochrony Środowiska Morskiego w kwestii przyjęcia poprawek do Międzynarodowej konwencji o zapobieganiu zanieczyszczaniu morza przez statki (MARPOL)

RADA UNII EUROPEJSKIEJ,

uwzględniając Traktat o funkcjonowaniu Unii Europejskiej, w szczególności jego art. 100 ust. 2 i art. 192 ust. 1 w związku z art. 218 ust. 9,

uwzględniając wniosek Komisji Europejskiej,

a także mając na uwadze, co następuje:

(1) Konwencja o Międzynarodowej Organizacji Morskiej (IMO) weszła w życie 17 marca 1958 r.

(2) IMO to organizacja wyspecjalizowana Organizacji Narodów Zjednoczonych odpowiedzialna za bezpieczeństwo i ochronę żeglugi oraz zapobieganie zanieczyszczeniom mórz i powietrza powodowanym przez statki. Wszystkie państwa członkowskie Unii są członkami IMO. Unia nie jest członkiem IMO.

(3) Na podstawie art. 38 lit. a) konwencji o IMO Komitet Ochrony Środowiska Morskiego (MEPC) pełni funkcje, które zostały powierzone lub mogą zostać powierzone IMO na mocy międzynarodowych konwencji o zapobieganiu zanieczyszczaniu środowiska morskiego przez statki i jego kontroli, w szczególności w odniesieniu do przyjmowania i wprowadzania poprawek do prawideł lub innych przepisów. Podczas drugiego posiedzenia nadzwyczajnego MEPC przyjmie poprawki do konwencji MARPOL zgodnie z art. 16 ust. 2 lit. b), c) i d).

(4) Na drugim posiedzeniu nadzwyczajnym w dniach 14–17 października 2025 r. Komitet Ochrony Środowiska Morskiego IMO ma przyjąć poprawki do załącznika VI do Międzynarodowej konwencji o zapobieganiu zanieczyszczaniu morza przez statki (MARPOL) dotyczące wyznaczenia północno-wschodniego Atlantyku jako nowego obszaru kontroli emisji (prawidła 13 i 14 oraz uzupełnienie VII), poprawki dotyczące dostępności systemu gromadzenia danych na temat zużycia oleju opałowego przez statki oraz klauzuli przeglądowej krótkoterminowego środka redukcji emisji gazów cieplarnianych (prawidła 20, 25, 27 i 28), a także poprawki dotyczące ram neutralności emisyjnej IMO (nowy rozdział 5).

(5) Planowane akty MEPC będą wywierały skutki prawne.

(6) Należy zatem określić stanowisko, które ma być zajęte w imieniu Unii na posiedzeniu nadzwyczajnym Komitetu Ochrony Środowiska Morskiego IMO, ponieważ przewidywane akty mogą w sposób decydujący wywrzeć wpływ na treść przepisów

prawa Unii, a mianowicie na dyrektywę (UE) 2016/802 odnoszącą się do redukcji zawartości siarki w niektórych paliwach ciekłych[1], rozporządzenie (UE) 2015/757 w sprawie monitorowania, raportowania i weryfikacji emisji dwutlenku węgla z transportu morskiego[2], dyrektywę (UE) 2023/959 zmieniającą dyrektywę 2003/87/WE ustanawiającą system handlu przydziałami emisji gazów cieplarnianych w Unii oraz decyzję (UE) 2015/1814 w sprawie ustanowienia i funkcjonowania rezerwy stabilności rynkowej dla unijnego systemu handlu uprawnieniami do emisji gazów cieplarnianych[3], a także rozporządzenie (UE) 2023/1805 w sprawie stosowania paliw odnawialnych i niskoemisyjnych w transporcie morskim[4].

(7) W związku z tym Unia powinna poprzeć poprawki do prawideł 13 i 14 oraz do uzupełnienia VII do załącznika VI do konwencji MARPOL, ponieważ przyczynią się one do zapobiegania emisjom NO_x, SO_x i pyłu zawieszonego ze statków oraz ich ograniczania i kontrolowania w celu osiągnięcia związanych z tym korzyści dla zdrowia i środowiska, przy jednoczesnym utrzymaniu możliwości zarządzania skutkami gospodarczymi dla sektora morskiego. Unia popiera również poprawki do prawidła 27 załącznika VI do konwencji MARPOL, ponieważ przyczynią się one do dalszej poprawy dostępności danych z systemu gromadzenia danych na temat zużycia oleju opałowego przez statki, aby zapewnić solidne wdrożenie ram dotyczących wskaźnika intensywności emisji dwutlenku węgla i ułatwić ich przegląd. Unia popiera poprawki do prawideł 20, 25, 27 i 28 załącznika VI do konwencji MARPOL, ponieważ są one następstwem przyjęcia strategii w sprawie redukcji emisji gazów cieplarnianych ze statków z 2023 r. oraz zakończenia przeglądu środków krótkoterminowych przez IMO, a także umożliwiają dalszy przegląd tych przepisów. Unia powinna również poprzeć wprowadzenie nowego rozdziału 5 do załącznika VI do konwencji MARPOL, ponieważ zawiera on przepisy mające na celu ograniczenie emisji gazów cieplarnianych z żeglugi międzynarodowej służące osiągnięciu zerowej emisji gazów cieplarnianych netto do 2050 r. Rozdział ten będzie również stanowił solidną podstawę dla niezbędnej transformacji energetycznej żeglugi. Jego założeniem jest osiągnięcie celów klimatycznych określonych w strategii w sprawie redukcji emisji gazów cieplarnianych ze statków z 2023 r., przyspieszenie wprowadzania paliw, technologii i paliw bezemisyjnych i niemal bezemisyjnych oraz wspieranie sprawiedliwej i równej transformacji.

(8) Stanowisko Unii ma zostać wyrażone przez państwa członkowskie Unii będące członkami IMO oraz Komisję, działające wspólnie w interesie Unii,

PRZYJMUJE NINIEJSZĄ DECYZJĘ:

Artykuł 1

Stanowisko, które ma być zajęte w imieniu Unii na drugim posiedzeniu nadzwyczajnym Komitetu Ochrony Środowiska Morskiego Międzynarodowej Organizacji Morskiej („IMO”), polega na wyrażeniu zgody na przyjęcie:

a) poprawek do prawideł 13 i 14 oraz do uzupełnienia VII do załącznika VI do konwencji MARPOL dotyczących wyznaczenia północno-wschodniego Atlantyku jako nowego obszaru kontroli emisji;

[1] Dz.U. L 132 z 21.5.2016, s. 58.
[2] Dz.U. L 123 z 19.5.2015, s. 55.
[3] Dz.U. L 130 z 16.5.2023, s. 134.
[4] Dz.U. L 234 z 22.9.2023, s. 48.

b) poprawek do prawideł 20, 25, 27 i 28 załącznika VI do konwencji MARPOL dotyczących dostępności systemu gromadzenia danych na temat zużycia oleju opałowego przez statki oraz klauzuli przeglądowej dotyczącej krótkoterminowego środka redukcji emisji gazów cieplarnianych; oraz

c) wprowadzenia nowego rozdziału 5 do załącznika VI do konwencji MARPOL dotyczącego ram neutralności emisyjnej IMO.

Artykuł 2

Stanowisko, o którym mowa w art. 1, wyrażają Komisja oraz państwa członkowskie Unii, które są członkami Komitetu Ochrony Środowiska Morskiego IMO, działające wspólnie w interesie Unii.

Artykuł 3

Niniejsza decyzja skierowana jest do Komisji i państw członkowskich.

Sporządzono w Brukseli dnia r.

W imieniu Rady
Przewodniczący