Opinia Europejskiego Komitetu Ekonomiczno-Społecznego „Wniosek dotyczący rozporządzenia Parlamentu Europejskiego i Rady zmieniającego rozporządzenie (UE) 2015/757 w celu właściwego uwzględnienia globalnego systemu gromadzenia danych na temat zużycia paliwa olejowego przez statki"

[COM(2019) 38 final – 2019/0017 (COD)]

(2019/C 240/10)

Sprawozdawca: **Constantine CATSAMBIS**

Wniosek o konsultację	11.2.2019, Parlament Europejski 13.2.2019, Rada
Podstawa prawna	Art. 192 ust. 1 i art. 304 Traktatu o funkcjonowaniu Unii Europejskiej
Decyzja Prezydium	19/02/2019
Sekcja odpowiedzialna	Rolnictwo, Rozwój Wsi i Środowisko Naturalne
Data przyjęcia przez sekcję	25.4.2019
Data przyjęcia na sesji plenarnej	15.5.2019
Sesja plenarna nr	543
Wynik głosowania (za/przeciw/wstrzymało się)	204/0/2

1. Wnioski i zalecenia

1.1. Niniejsza opinia odnosi się do wniosku Komisji Europejskiej dotyczącego zmiany rozporządzenia (UE) 2015/757 w sprawie monitorowania, raportowania i weryfikacji emisji dwutlenku węgla z transportu morskiego ([1]) („rozporządzenia UE w sprawie monitorowania, raportowania i weryfikacji"). W tym względzie odsyła się do opinii NAT/616 z 2013 r. autorstwa Stefana Backa w sprawie emisji z transportu morskiego, która dotyczy poprawek proponowanych do rozporządzenia w sprawie monitorowania, raportowania i weryfikacji z 2015 r. Zawiera ona wiele istotnych propozycji, w tym do art. 22 rozporządzenia z 2015 r. przyjętego przez Komisję, zgodnie z którym „Komisja, w przypadku wypracowania międzynarodowego porozumienia w sprawie globalnego systemu monitorowania, raportowania i weryfikacji, podda przedmiotowe rozporządzenie przeglądowi oraz, w stosownych przypadkach, zaproponuje zmiany, aby zapewnić jego dostosowanie do tego porozumienia międzynarodowego".

1.2. W 2016 r. Komitet Ochrony Środowiska Morskiego (MEPC) Międzynarodowej Organizacji Morskiej ONZ (IMO) przyjął zmiany do Międzynarodowej konwencji o zapobieganiu zanieczyszczaniu morza przez statki ustanawiającej ramy prawne dotyczące globalnego systemu gromadzenia danych na temat zużycia paliwa olejowego przez statki („globalny system gromadzenia danych IMO"ONZ), zgodnie z którym obowiązki w zakresie monitorowania weszły w życie w styczniu 2019 r.

1.3. Komisja podkreśliła, że częściowe dostosowanie dwóch systemów monitorowania, raportowania i weryfikacji może przyczynić się do zmniejszenia obciążenia administracyjnego przedsiębiorstw żeglugowych i administracji, a jednocześnie zachować kluczowe cele rozporządzenia UE w sprawie monitorowania, raportowania i weryfikacji. W tym celu zaproponowała ograniczone dostosowanie rozporządzenia UE w sprawie monitorowania, raportowania i weryfikacji do globalnego systemu gromadzenia danych IMO w odniesieniu do definicji oraz parametrów, planów i szablonów monitorowania.

1.4. Do rozporządzenia UE w sprawie monitorowania, raportowania i weryfikacji zaproponowano następujące zmiany:

1.4.1. Obowiązki dotyczące raportowania w przypadku „zmiany przedsiębiorstwa"muszą uwzględniać równoległe przepisy globalnego systemu gromadzenia danych IMO ONZ. Dzięki temu te same podmioty prawne będą monitorować i raportować zgodnie z okresami sprawozdawczymi obliczonymi w podobny sposób.

1.4.2. „Przewożony ładunek"pozostaje dobrowolnym parametrem monitorowania dla przedsiębiorstw, które chcą dostarczyć obliczeń średniej efektywności energetycznej swoich statków na podstawie przewożonego ładunku.

1.4.3. Obecny parametr „czas spędzony na morzu"zastępuje definicja „godzin, które statek spędza w drodze"stosowana w ramach globalnego systemu gromadzenia danych IMO ONZ.

1.4.4. Przy obliczaniu „przebytej odległości"należy za podstawę przyjmować warianty wybrane na podstawie odnośnych wytycznych systemu gromadzenia danych IMO ONZ.

([1]) 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).

1.4.5. Minimalną treść planów monitorowania należy uprościć, tak aby uwzględnić „Wytyczne opracowania planu zarządzania efektywnością energetyczną statku (SEEMP)"IMO ONZ, z wyjątkiem tych przepisów, które są niezbędne, aby zapewnić monitorowanie i raportowanie wyłącznie danych dotyczących UE na podstawie rozporządzenia UE w sprawie monitorowania, raportowania i weryfikacji.

1.4.6. Emisje CO_2 ze statków w obrębie portów UE również będą monitorowane i raportowane oddzielnie, tak aby zachęcać do stosowania dostępnych środków dotyczących redukcji emisji CO_2 w obrębie portów UE i podnosić świadomość na temat emisji pochodzących z żeglugi.

1.4.7. Obowiązujące przepisy rozporządzenia UE w sprawie monitorowania, raportowania i weryfikacji dotyczące weryfikacji danych przez akredytowane strony trzecie zostaną utrzymane w mocy, tak aby zachować cel UE polegający na dostarczaniu porównywalnych w czasie i rzetelnych informacji w celu dalszego podejmowania decyzji na szczeblu UE lub globalnym.

1.5. Pozostałe istotne kwestie dotyczące pełnego dostosowania do wytycznych systemu gromadzenia danych IMO odnoszą się głównie do organów zajmujących się weryfikacją i procedur weryfikacji, kwestii podlegających monitorowaniu i publikacji szczególnie chronionych danych handlowych. Celem pełnego dostosowania unijnego rozporządzenia w sprawie monitorowania, raportowania i weryfikacji do systemu gromadzenia danych IMO ONZ jest zapewnienie całkowitej zgodności regulacyjnej, by zminimalizować dodatkowe obciążenia, które mają duży wpływ zwłaszcza na małe i średnie przedsiębiorstwa żeglugowe, oraz uniknięcia podwójnych wymogów w zakresie raportowania w ramach dwóch różnych systemów.

2. **Uwagi ogólne**

2.1. W opinii ([2]) z 2013 r. EKES zakwestionował potrzebę i wartość dodaną informacji operacyjnych oraz danych wykraczających poza zakres zużycia paliwa i emisji, które należy monitorować i przekazywać na mocy rozporządzenia UE w sprawie monitorowania, raportowania i weryfikacji, a szczególnie potrzebę informacji, o której mowa w art. 9 lit. d)–g) dotyczącym monitorowania parametrów w odniesieniu do poszczególnych rejsów oraz w art. 10 lit. g)–j) dotyczącym monitorowania parametrów w okresach rocznych, a także w załączniku II w sprawie monitorowania innych (istotnych) informacji, gdyż informacje te są szczególnie chronione z handlowego punktu widzenia i ponieważ mogą się zrodzić pytania co do wartości dostępności tych informacji w formie zagregowanej.

2.2. Ogólnie rzecz biorąc, za pomocą obecnie proponowanych zmian do rozporządzenia UE w sprawie monitorowania, raportowania i weryfikacji Komisja podtrzymuje swe stanowisko w sprawie publikacji danych zgromadzonych z poszczególnych statków. Proponowane zmiany to dostosowania techniczne, które są korektą techniczną zastosowania parametrów. Jako takie nie oznaczają pełnego dostosowania rozporządzenia UE w sprawie monitorowania, raportowania i weryfikacji do systemu gromadzenia danych IMO ONZ zgodnie z wnioskiem IMO ONZ i sektora żeglugi złożonym w ramach interwencji publicznych i istotne kwestie pozostają nierozstrzygnięte. Dotyczą one głównie organów zajmujących się weryfikacją i procedur weryfikacji, kwestii podlegających monitorowaniu oraz publikacji szczególnie chronionych danych handlowych.

2.3. W swej ocenie proponowanych zmian Komisja powinna wziąć pod uwagę fakt, że światowa branża żeglugowa jest w pełni zaangażowana w ograniczenie emisji CO_2 o przynajmniej 40 % do 2030 r. i podejmuje wysiłki o ich zmniejszenie o 70 % do 2050 r. w porównaniu z 2008 r., a także w ograniczenie emisji gazów cieplarnianych o co najmniej 50 % do 2050 r. w porównaniu z 2008 r. zgodnie z celami porozumienia paryskiego. W kwietniu 2018 r. IMO ONZ przyjęła strategię wstępną, która ma zostać zmieniona w 2023 r. i stanowi ramy opracowania i przyjęcia konkretnych krótkoterminowych środków ograniczenia emisji CO_2, a także proponowanych środków średnio-długoterminowych na rzecz osiągnięcia odpowiednio ograniczonych emisji w uzgodnionych ramach czasowych i harmonogramów wdrażania zgodnych z zatwierdzoną przez IMO ONZ mapą działania na rzecz dekarbonizacji do 2050 r.

2.4. Ze względu na liczbę i treść propozycji państw członkowskich i przemysłu przedłożonych do rozważenia podczas przyszłych obrad IMO ONZ, wszystkie zainteresowane strony wydają się podwajać wysiłki na rzecz uregulowania efektywności energetycznej światowej floty handlowej w konkretnych ramach czasowych za pomocą dokładnych informacji i danych dostarczonych przez system gromadzenia danych IMO ONZ dotyczący emisji CO_2 ze statków.

2.5. EKES uważa, że proponowane częściowe dostosowanie będzie prowadzić do uciążliwych i nieskutecznych podwójnych wymogów dotyczących monitorowania i raportowania, gdyż obowiązki w zakresie raportowania pozostają w ramach dwóch różnych systemów: regionalnego (europejskiego) i światowego (IMO ONZ). W związku z tym statki będą musiały spełniać wymogi dotyczące monitorowania i raportowania na mocy zarówno unijnego rozporządzenia w sprawie monitorowania, raportowania i weryfikacji, jak i globalnego systemu gromadzenia danych IMO ONZ. Szablony sprawozdawcze UE i IMO ONZ różnią się od siebie, co zwiększa obciążenie pracą, obciążenia administracyjne oraz koszty dla załóg statków i transportu morskiego.

2.6. Całkowite dostosowanie unijnego rozporządzenia w sprawie monitorowania, raportowania i weryfikacji do systemu gromadzenia danych IMO ONZ nie tylko służyłoby stworzeniu ujednoliconej i wiarygodnej międzynarodowej bazy danych dla emisji CO_2 przez statki, lecz także byłoby zgodne z Programem lepszego stanowienia prawa Komisji, którego celem ma być ukierunkowane uregulowanie służące realizacji celów i zapewnieniu korzyści gospodarce europejskiej przy minimalnych kosztach. Zapewni ono również równe warunki działania dla floty europejskiej na szczeblu międzynarodowym. Celem pełnego dostosowania unijnego rozporządzenia w sprawie monitorowania, raportowania i weryfikacji do systemu gromadzenia danych IMO ONZ jest zapewnienie całkowitej zgodności regulacyjnej, by zminimalizować dodatkowe obciążenia, które mają duży wpływ zwłaszcza na małe i średnie przedsiębiorstwa żeglugowe, oraz uniknięcia podwójnych wymogów w zakresie raportowania w ramach dwóch różnych systemów.

([2]) Opinia EKES-u w sprawie emisji z transportu morskiego (Dz.U. C 67 z 6.3.2014, s. 170).

2.7. Rozporządzenie UE w sprawie monitorowania, raportowania i weryfikacji wymaga, by Komisja publikowała otrzymane dane wraz z identyfikatorami przedsiębiorstwa i statku, tak by mogły zostać wykorzystane przez strony trzecie. Celem systemu gromadzenia danych IMO ONZ jest po prostu ustalenie łącznej emisji CO_2 z międzynarodowego sektora żeglugi w celu ułatwienia dalszych decyzji politycznych oraz rozważenia dodatkowych środków ograniczenia emisji gazów cieplarnianych. Jednak Komisja pragnie publikować szczegółowe (i szczególnie chronione z handlowego punktu widzenia) dane o poszczególnych statkach zawijających do portów UE/EOG, które to informacje mogą zostać nieprawidłowo wykorzystane. Mogłoby to być niesprawiedliwe i krzywdzące dla statków, a także zakłócić konkurencję i doprowadzić do wystąpienia poważnych niekorzystnych warunków konkurencji dla właścicieli statków UE na światowym rynku żeglugowym i dla statków zawijających do portów UE.

2.8. Wskazane byłoby wykorzystanie istniejących mechanizmów IMO ONZ administracji państwa bandery do celów egzekwowania i wdrażania w ramach jednolitego i funkcjonalnego globalnego systemu gromadzenia danych na temat zużycia paliwa. W ramach systemu IMO ONZ informacje od statków przekazane IMO ONZ za pośrednictwem państwa bandery są anonimowe dla stron trzecich.

3. **Uwagi szczegółowe**

3.1. Należy odnotować następujące kwestie techniczne dotyczące wniosku. Średnie roczne zużycie paliwa oraz emisje CO_2 w odniesieniu do przebytej odległości i ładunków przewożonych w rejsach muszą zostać publicznie udostępnione przez Komisję Europejską na mocy art. 21 lit. f). Wydaje się to być sprzeczne z nowym zmienionym brzmieniem wniosku w art. 9 ust. 1 lit. f) (nowy), który stanowi, że monitorowanie przewożonego ładunku w odniesieniu do poszczególnych rejsów jest dobrowolne, gdyż proponowana zmiana przewożonego ładunku jest jedynie kwestią podlegającą dobrowolnemu monitorowaniu i nie jest dostosowana do systemu gromadzenia danych IMO ONZ. Ponadto, pomimo faktu, że definicja nośności statków (DWT) została uwzględniona w art. 3 lit. p) oraz art. 11 ust. 3 lit. a) ppkt (xi) wniosku, wydaje się, że wskaźnik ten nie został spójnie ujęty we wszystkich artykułach wniosku i może być interpretowany jako brak zaufania Komisji do skuteczności systemu gromadzenia danych IMO ONZ.

3.2. Zmiany w art. 11 ust. 2 oraz art. 3 lit. d) wniosku w sprawie zmiany przedsiębiorstwa są mile widziane, gdyż wprowadzają one obecnie odpowiedzialność byłego właściciela, co było bardzo potrzebne w przypadkach, gdy zmiana przedsiębiorstwa nastąpiła w trakcie okresu sprawozdawczego. Definicje „przedsiębiorstwa"i „okresu sprawozdawczego", jak również przydzielanie obowiązków dotyczących monitorowania i raportowania w przypadku „zmiany przedsiębiorstwa"są obecnie bardziej dostosowane do równoległych przepisów globalnego systemu gromadzenia danych IMO ONZ. Niemniej nowo wprowadzony opis wydaje się być niewystarczająco dokładny, by uregulować stosunki między „starym"a „nowym"przedsiębiorstwem. By zapewnić jak największą jasność prawną, nowy właściciel może ponosić odpowiedzialność prawną od dnia, gdy zmiana została zakończona. Proponowany art. 11 ust. 2 (nowy) można by zmienić następująco:

„2. W przypadku zmiany przedsiębiorstwa poprzednie przedsiębiorstwo przedkłada Komisji i organom odpowiedniego państwa bandery raport obejmujący te same elementy co raport emisji, ale ograniczony do okresu odpowiadającego prowadzonym działaniom, za które przedsiębiorstwo odpowiadało, w terminie możliwie najbliższym daty, do której zmiana zostaje zakończona i nie później niż trzy miesiące po tej dacie. Nowe przedsiębiorstwo zapewnia, by każdy statek spełniał wymogi niniejszego rozporządzenia od dnia zakończenia zmiany."

Bruksela, dnia 15 maja 2019 r.

Luca JAHIER
Przewodniczący
Europejskiego Komitetu Ekonomiczno-Społecznego