

Opinia Europejskiego Komitetu Ekonomiczno-Społecznego w sprawie wniosku dotyczącego rozporządzenia Parlamentu Europejskiego i Rady w sprawie monitorowania, raportowania i weryfikacji emisji dwutlenku węgla z transportu morskiego oraz zmieniającego rozporządzenie (UE) nr 525/2013

COM(2013) 480 final – 2013/0224 (COD)

(2014/C 67/35)

Sprawozdawca: **Stefan BACK**

Rada, w dniu 16 lipca 2013 r., oraz Parlament Europejski, w dniu 4 lipca 2013 r., postanowiły, zgodnie z art. 192 ust. 1 oraz art. 304 Traktatu o funkcjonowaniu Unii Europejskiej, zasięgnąć opinii Europejskiego Komitetu Ekonomiczno-Społecznego w sprawie

wniosku dotyczącego rozporządzenia Parlamentu Europejskiego i Rady w sprawie monitorowania, raportowania i weryfikacji emisji dwutlenku węgla z transportu morskiego oraz zmieniającego rozporządzenie (UE) nr 525/2013.

COM(2013) 480 final – 2013/0224 (COD).

Sekcja Rolnictwa, Rozwoju Wsi i Środowiska Naturalnego, której powierzono przygotowanie prac Komitetu w tej sprawie, przyjęła swoją opinię 1 października 2013 r.

Na 493. sesji plenarnej w dniach 16–17 października 2013 r. (posiedzenie z 16 października) Europejski Komitet Ekonomiczno-Społeczny stosunkiem głosów 134 do 1 – 9 osób wstrzymało się od głosu – przyjął następującą opinię:

1. Wnioski i zalecenia

1.1 EKES z zadowoleniem przyjmuje wniosek dotyczący rozporządzenia Parlamentu Europejskiego i Rady w sprawie monitorowania, raportowania i weryfikacji emisji dwutlenku węgla z transportu morskiego w UE (wniosek), jako pierwszy krok w kierunku wdrożenia środków na rzecz ograniczenia emisji CO₂ w transporcie morskim, określonych w Białej księdze w sprawie transportu z 2011 r. ⁽¹⁾

1.2 EKES z zadowoleniem przyjmuje system monitorowania, raportowania i weryfikacji (system MRW) jako postęp w stopniowej realizacji porozumienia Międzynarodowej Organizacji Morskiej (IMO) w sprawie obowiązkowych działań na rzecz obniżenia emisji CO₂ z transportu morskiego i z uznaniem stwierdza, że realizacja tego porozumienia doprowadzi do poprawy efektywności energetycznej i ograniczenia emisji ⁽²⁾.

1.3 EKES zdaje sobie sprawę, że choć samo rozporządzenie nie wystarczy, by zrealizować te cele, to jednak jego zapisy są na tyle daleko idące, na ile możliwe jest podjęcie działań na szczeblu krajowym i regionalnym, z poszanowaniem krajów trzecich. Zdaniem EKES-u we wniosku dobrze wyważono wszystkie kwestie związane z tymi działaniami.

1.4 EKES przyjmuje z zadowoleniem także pozytywny stosunek kosztów, jakie poniosą operatorzy statków w związku

z wdrażaniem tego wniosku, do związanych z nim korzyści. EKES spodziewa się, że Komisja będzie monitorować pod tym kątem wyniki wdrożenia wniosku i podejmie odpowiednie kroki, jeśli np. okaże się, że stosunek kosztów i korzyści okaże się negatywny z punktu widzenia konkurencyjności.

1.5 EKES kwestionuje konieczność monitorowania i raportowania dodatkowych danych operacyjnych – poza tymi, które dotyczą zużycia paliwa i emisji – określonych w art. 9 lit. d) – g), art. 10 lit. g) – j) oraz w załączniku II wniosku. EKES nie widzi w tym też wartości dodanej, zwłaszcza że przynajmniej część tych informacji jest przez operatorów szczególnie chroniona ze względów handlowych i nie ma zgodności co do tego, na ile przydatne są te dane przedstawione w formie zbiorczej.

1.6 EKES zwraca uwagę na inicjatywę Komisji „Niebieski pas”, mającą zmniejszyć obciążenia administracyjne dla żeglugi morskiej bliskiego zasięgu. Jest zdania, że to podejście powinno mieć zastosowanie także w odniesieniu do tego wniosku ⁽³⁾.

1.7 EKES stwierdza, że potrzebne są dalsze działania, aby osiągnąć cele wytyczone w białej księdze, oraz że działania te należy podejmować w ramach IMO, co pozwoli uniknąć konfliktów z krajami spoza UE lub negatywnych skutków dla konkurencyjności unijnego transportu morskiego.

⁽¹⁾ COM(2011) 144 final, Opinia EKES-u w sprawie planu utworzenia jednolitego europejskiego obszaru transportu, Dz.U. C 24 z 28.1.2012, s. 146–153, zwłaszcza punkty 1.2, 3.7, 3.8 i 3.11.

⁽²⁾ COM(2013) 480 final.

⁽³⁾ COM(2013) 510 final – „Niebieski pas”, jednolity europejski obszar transportu w żegludze.

2. Wprowadzenie

2.1 Emisje z międzynarodowego transportu morskiego odpowiadają obecnie za 3 % światowych emisji gazów cieplarnianych (GHG) i 4 % emisji gazów cieplarnianych w UE. Prognozy przewidują, że w skali globalnej do 2050 r. udział ten wyniesie 5 % i znacząco wzrośnie w UE – do poziomu 51–86 % w zależności od tego, który rok przyjmie się jako punkt odniesienia: 2005 czy 1990 ⁽⁴⁾.

2.2 Zarówno pakiet klimatyczno-energetyczny UE z 2008 r., jak i strategia „Europa 2020” ⁽⁵⁾ oraz biała księga w sprawie polityki transportowej z 2011 r. wyznaczają ambitne cele w zakresie ograniczenia emisji gazów cieplarnianych. Zasadniczy cel UE wynosi 20 % redukcji w porównaniu z poziomem z 1990 r. i zostanie zwiększony do 30 % w przypadku porozumienia na szczeblu światowym ⁽⁶⁾. W odniesieniu do międzynarodowego transportu morskiego w białej księdze w sprawie polityki transportowej wyznaczono cel 40-procentowej redukcji emisji do 2050 r. w porównaniu z poziomem z 2005 r.

2.3 Jednak z prawnego punktu widzenia nie ma żadnego wiążącego zobowiązania do redukcji emisji gazów cieplarnianych w sektorze transportu morskiego, z wyjątkiem regulacji IMO dotyczącej związków siarki, która została transponowana do prawa unijnego w dyrektywie 2012/33/UE. Międzynarodowy transport morski to jedyny sektor, który nie został objęty unijnymi zobowiązaniami w zakresie ograniczeń emisji gazów cieplarnianych.

2.4 Tymczasem zarówno Rada Europejska, jak i Parlament Europejski oświadczyły, że wszystkie sektory powinny wnieść wkład w ograniczanie emisji.

2.5 W sektorze transportu ustalono cele dotyczące lotnictwa cywilnego, które zostały ujęte w unijnym systemie handlu emisjami (ETS) i które mają zastosowanie także w odniesieniu do lotów rozpoczynających się i kończących na lotniskach państw UE. Wdrożenie tych działań zostało jednak nieco odroczone w odniesieniu do lotów spoza UE, aby ułatwić osiągnięcie globalnego porozumienia w ramach Organizacji Międzynarodowego Lotnictwa Cywilnego (ICAO) ⁽⁷⁾.

2.6 W dziedzinie transportu morskiego w UE nie określono jeszcze żadnego wiążącego celu, ponieważ uznano, że lepiej będzie poczekać na działania skoordynowane na poziomie globalnym w ramach IMO.

2.7 Niemniej zgodnie z deklaracją Rady i Parlamentu z 2009 r. fakt, że do 31 grudnia 2011 r. żadne porozumienie w ramach IMO nie zostało przyjęte przez UE czy jej państwa członkowskie, oznacza, że Komisja powinna przedstawić wniosek dotyczący włączenia emisji pochodzących z międzynarodowego transportu morskiego do zobowiązania Wspólnoty dotyczącego redukcji, tak aby proponowany akt prawny wszedł w życie do

2013 r. Wniosek taki powinien minimalizować wszelkie negatywne skutki dla konkurencyjności Wspólnoty ⁽⁸⁾. W nawiązaniu do tych deklaracji Komisja wydała swoje oświadczenie w październiku 2012 r.

2.8 Choć IMO nie udało się osiągnąć międzynarodowego porozumienia, zapowiadanego w deklaracji z 2009 r., decyzje dotyczące poprawy efektywności energetycznej nowych statków zostały podjęte, a następnie przedłożono wnioski na rzecz poprawy efektywności energetycznej, zaś monitorowanie, raportowanie i weryfikację emisji można uznać za pierwszy krok w tym kierunku. W tym kontekście Komisja uznała, że prace realizowane obecnie w ramach IMO mogą doprowadzić do decyzji dotyczących działań ograniczających emisje i opartych na mechanizmach rynkowych. Dlatego zobowiązania, jeśli chodzi o działania na szczeblu UE, należy wypełniać w taki sposób, który wspiera prace IMO. Komisja oświadczyła, że zdecydowanie woli globalne podejście pod egidą IMO i w dalszym ciągu będzie działać zgodnie z tym założeniem, i to mimo wolno postępujących prac IMO w tej dziedzinie. Komisja dalej będzie monitorowała postępy i rozważała wszystkie przyszłe działania w kontekście Ramowej konwencji Narodów Zjednoczonych w sprawie zmian klimatu (UNFCCC) i IMO.

2.9 Wprowadzenie systemu monitorowania, raportowania i weryfikacji (MRW) emisji powinno stanowić pierwszy krok w tym kierunku. Pozwoliłoby to monitorować zmiany i sprzyjać poprawie efektywności energetycznej na szczeblu przedsiębiorstwa, co z kolei wpłynęłoby na ograniczenie kosztów, stwarzając przeciwwagę dla kosztów, które są związane z prowadzeniem systemu MRW. Doświadczenia można czerpać z systemów istniejących już na szczeblu przedsiębiorstw. Unijny system MRW należy wdrażać we współpracy z IMO, tak aby można było go dostosować do ewentualnych przyszłych działań z inicjatywy IMO. Może to być także pierwszy krok ku stopniowemu włączaniu emisji gazów cieplarnianych z transportu morskiego do zobowiązań do redukcji emisji na unijnym bądź międzynarodowym szczeblu poprzez wymogi w zakresie efektywności energetycznej lub też środki oparte na mechanizmach rynkowych (MBM).

3. Wniosek Komisji Europejskiej

3.1 Komisja zaproponowała rozporządzenie zapewniające ramy prawne dla systemu MRW, jeśli chodzi o emisje CO₂ pochodzące ze statków o pojemności powyżej 5 000 ton brutto (GT). System ten obejmowałby cały ruch pomiędzy portami UE oraz z portów UE do pierwszego portu poza UE, jak i ruch do portów UE z ostatniego portu spoza UE. Dotyczy to wszystkich statków, niezależnie od ich bandery, z wyjątkiem okrętów wojennych, statków rządowych i jednostek rekreacyjnych. We wniosku ocenia się, że ta granica pojemności wyklucza około 40 % floty, ale akurat udział tych mniejszych statków w całkowitych emisjach CO₂ wynosi zaledwie 10 %.

3.2 Ze względów wymienionych już w części 2 system ten należy wdrażać we współpracy z IMO i innymi organizacjami międzynarodowymi, tak aby można było go dostosować do ewentualnych późniejszych koncepcji IMO.

⁽⁴⁾ COM(2013) 479.

⁽⁵⁾ COM(2010) 2020.

⁽⁶⁾ COM(2013) 479.

⁽⁷⁾ Dyrektywa 2008/101/WE i decyzja 377/2013/UE.

⁽⁸⁾ Motyw 2 decyzji nr 406/2009/WE i motyw 3 dyrektywy 2009/29/WE.

3.3 Zaproponowany przez Komisję system MRW zapewnia ramy służące pozyskiwaniu odpowiednich danych od właścicieli lub operatorów na temat każdego statku i każdego rejsu – w tym także przemieszczania się w obrębie portu, który podlega przepisom rozporządzenia. Właściciele lub operatorzy statków są zobowiązani do sporządzania raz w roku raportów emisji. Taki raport emisji musi zostać uznany za odpowiedni przez weryfikatora, a następnie zostać przedłożony Komisji i państwu bandery. Raporty emisji są publikowane, zaś dokumenty zgodności wystawione przez weryfikatora muszą znajdować się na pokładzie statku objętego systemem. Zgodność będzie kontrolowana przez państwo bandery oraz w ramach systemu kontroli państwa portu. W wypadku stwierdzenia niezgodności nakładane będą sankcje, w niektórych przypadkach prowadzące do wydalenia z danego portu i w konsekwencji do odmowy wstępu danego statku do wszystkich portów UE do czasu spełnienia wymogów systemu.

4. Uwagi ogólne

4.1 EKES odnotowuje, że strategiczne cele stojące za tym wnioskiem są ambitne i zdecydowanie wykraczają poza treść wniosku, co wynika z dążenia do ustanowienia solidnej podstawy dla dalszych negocjacji i przyszłych postępów, jeśli chodzi o znaczne obniżenie emisji dwutlenku węgla z transportu morskiego. EKES z zadowoleniem przyjmuje te strategiczne cele i podejście zmierzające do uzyskania w sposób przejrzysty i wiarygodny kontroli nad emisjami CO₂ poprzez system raportowania i weryfikacji, zaproponowany w tym wniosku. EKES jest przekonany, że taka baza informacji wniesie wkład w obecne starania IMO, aby osiągnąć porozumienie w zakresie obowiązkowych działań na rzecz ograniczenia emisji CO₂ z transportu morskiego. W tym kontekście EKES odsyła także do swej opinii⁽⁹⁾ w sprawie rozporządzenia nr 525/2013 w sprawie mechanizmu monitorowania i sprawozdawczości w zakresie emisji gazów cieplarnianych oraz zgłaszania innych informacji na poziomie krajowym i unijnym, mających znaczenie dla zmiany klimatu, oraz uchylającego decyzję nr 280/2004/WE.

4.2 EKES docenia też częściowo oddolne podejście wniosku – można oczekiwać, że dzięki gromadzeniu danych na poziomie przedsiębiorstwa także działania na rzecz efektywności energetycznej będą wprowadzane na tym poziomie, co może doprowadzić do mniejszego zużycia paliwa i mniejszych emisji w przeliczeniu na jednostkę transportową rzędu 2 % rocznie. Ponadto oszczędności wyniosą 1,2 mld EUR rocznie do 2030 r., jak wskazuje ocena skutków towarzysząca wnioskowi i uwzględniająca koszty wdrożenia systemu MRW, które w znacznej mierze zostaną poniesione przez sektor transportu morskiego.

4.3 Niemniej EKES podkreśla znaczenie ciągłego sprawdzania prawdziwości oceny stosunku kosztów do korzyści, jakie omawiany wniosek ma przynieść sektorowi transportu morskiego i społeczeństwu. Komitet zwraca się też do Komisji, by niezwłocznie przedstawiła środki korygujące, gdyby miało się okazać, że obowiązki nałożone na ten sektor w związku

z przyszłym systemem MRW stanowiłyby dla niego obciążenie i w konsekwencji negatywnie odbijały się na jego konkurencyjności.

4.4 EKES ma wątpliwości co do propozycji poszerzenia monitorowania i raportowania o aspekty handlowe i operacyjne. Zdaniem EKES-u proporcjonalność tego typu dodatkowych wymogów w zakresie informowania jest wątpliwa i wykracza poza zasadniczy cel wniosku, jakim jest gromadzenie informacji o emisjach CO₂. Także sektor transportu morskiego zakwestionował przydatność takich danych, które nierzadko mają charakter szczególnie chronionych informacji handlowych. Dodanie zobowiązań administracyjnych w tym kontekście także wydaje się niespójne z dążeniem do uproszczenia, które jest główną cechą inicjatywy Komisji „Niebieski pas” na rzecz ułatwienia transportu morskiego w UE. W tym kontekście EKES zwraca także uwagę, że obowiązek dostarczania tego rodzaju informacji byłby szczególnie uciążliwy dla żeglugi morskiej bliskiego zasięgu o krótkich okresach i wielorakich celach podróży.

4.5 Poza tym EKES zgadza się oceną, że spodziewany efekt tego wniosku, jeśli chodzi o redukcję emisji, jest w dalszym ciągu niewystarczający, aby zrealizować cele, które dla transportu morskiego zostały wytyczone w Białej księdze w sprawie polityki transportowej z 2011 r. W związku z tym pilnie potrzebne są dalsze i skuteczne działania.

4.6 W tym kontekście EKES przypomina także swoje wcześniejsze opinie⁽¹⁰⁾ na temat polityki transportu morskiego i wymogów środowiskowych. EKES stale powtarzał w nich, że pożądane są inicjatywy na rzecz poprawy środowiska naturalnego, jednak – biorąc pod uwagę globalny charakter transportu morskiego – inicjatywy te trzeba podejmować także na szczeblu globalnym – w ramach IMO.

4.7 EKES przypomina tutaj, że wniosek będzie także dotyczyć statków pod banderą państw spoza UE. O ile nie jest to problem w wypadku rejsów pomiędzy portami UE, to w transporcie pomiędzy portami UE a portami krajów trzecich mogą pojawić się trudności. EKES uważa, że może to być problem natury nie tyle prawnej, co praktycznej i politycznej, zważywszy np. na potencjalne ryzyko odwetu lub komplikacji wynikających z istnienia kilku równoległych systemów tego rodzaju. EKES wyraża nadzieję, że planowany system okaże się na tyle atrakcyjny dla operatorów statków, które będą mu podlegać, że – w przeciwieństwie do systemu ETS w lotnictwie cywilnym – operatorzy z krajów trzecich nie będą mieli oporów, żeby go stosować.

⁽⁹⁾ Opinia EKES-u w sprawie zawartości siarki w paliwach żeglugowych, Dz.U. C 68 z 6.3.2012, s. 70–74.

⁽¹⁰⁾ Zawartość siarki w paliwach żeglugowych, Dz.U. C 68 z 6.3.2012, s. 70–74; „Niebieski wzrost”: szanse dla zrównoważonego wzrostu w sektorach morskich, Dz.U. C 161 z 6.6.2013, s. 87–92; Polityka transportu morskiego UE do 2018 r., Dz.U. C 255 z 22.9.2010, s. 103–109; Unijny system handlu przydziałami emisji gazów cieplarnianych w lotnictwie, Dz.U. C 133 z 9.5.2013, s. 30–32; Monitorowanie i sprawozdawczość w zakresie emisji gazów cieplarnianych, Dz.U. C 181 z 21.6.2012, s. 169–173; Zintegrowana polityka morska Unii Europejskiej, Dz.U. C 211 z 19.8.2008, s. 31–36; Zwiększenie ekologiczności transportu morskiego i żeglugi śródlądowej, Dz.U. C 277 z 17.11.2009, s. 20–24.

4.8 EKES podziela opinie, że działania obowiązkowe na rzecz obniżenia emisji dwutlenku węgla, wykraczające poza zapisy omawianego wniosku, powinny być uzgadniane z IMO, aby maksymalnie zwiększyć szanse na ich skuteczne wdrożenie. Regulacje wprowadzane tylko w UE prędzej napotkają na rozmaite trudności we wdrażaniu, zwłaszcza w odniesieniu do krajów trzecich.

4.9 EKES stwierdza, że według oceny skutków tego wniosku, dla osiągnięcia redukcji emisji CO₂ z transportu morskiego na takim poziomie, który pozwala na wypełnienie celów Białej księgi w sprawie polityki transportowej z 2011 r., najskuteczniejsze są działania oparte na mechanizmach rynkowych.

4.10 EKES zwraca też uwagę na ryzyko negatywnego oddziaływania unijnych wymogów w zakresie ograniczania emisji, zwłaszcza w odniesieniu do działań opartych na mechanizmach rynkowych, na konkurencyjność europejskiego transportu morskiego.

4.11 Dlatego EKES z zadowoleniem przyjmuje zapisany we wniosku obowiązek utrzymywania przez Komisję ścisłych kontaktów z IMO i innymi znaczącymi organizacjami międzynarodowymi przy wdrażaniu unijnego systemu MRW w transporcie morskim oraz gotowość Komisji do dostosowania unijnego systemu do przyszłego systemu MRW ustalonego z IMO.

4.12 EKES zachęca Komisję i państwa członkowskie do naciskania na IMO, by jak najszybciej podjęła decyzje dotyczące odpowiednich działań – najlepiej opartych na mechanizmach rynkowych – na rzecz ograniczenia emisji CO₂ z transportu morskiego.

4.13 EKES odnotowuje fakt, że choć Komisja przywiązuje dużą wagę do rozwiązań IMO, to przy obecnym braku jakichkolwiek efektów na poziomie globalnym, nie waha się sięgnąć po środki na szczeblu unijnym. EKES zgadza się z tym, że tym środkom regionalnym najwyraźniej nie przypisano żadnego limitu czasowego, jednak ostrzega przed stosowaniem takich działań, które przyniosłyby znikomy skutek, jeśli chodzi o redukcje emisji, mogłyby za to okazać się bardzo kosztowne. Chodzi przede wszystkim o koszty w postaci obniżenia konkurencyjności i problemów z krajami trzecimi, gdyby okazało się, że statki, żeglując na wodach poza UE, decydują się na banderę kraju trzeciego, aby uniknąć unijnych wymogów.

4.14 EKES popiera także powiązanie sektorowego systemu MRW z ogólnym systemem monitorowania emisji gazów cieplarnianych, ustanowionym zgodnie z rozporządzeniem 525/2013⁽¹¹⁾.

⁽¹¹⁾ Rozporządzenie UE nr 525/2013 w sprawie mechanizmu monitorowania i sprawozdawczości w zakresie emisji gazów cieplarnianych oraz zgłaszania innych informacji na poziomie krajowym i unijnym, mających znaczenie dla zmiany klimatu, oraz uchylające decyzję nr 280/2004/WE.

5. Uwagi szczegółowe

5.1 EKES stwierdza, że wybrana koncepcja systemu MRW największymi nakładami związanymi z wdrożeniem tego systemu obciąża właścicieli lub operatorów statków oraz akredytowanych weryfikatorów, podczas gdy państwa członkowskie, Komisja i EMSA ograniczają się głównie do nadzoru i przyjmowania raportów. Jest to zamierzone – chodzi o to, by wykorzystać istniejące już doświadczenie zgromadzone na poziomie przedsiębiorstw i ograniczyć obciążenia administracyjne instytucji UE.

5.2 EKES uważa, że poprawa jakości sprawozdawczości w dziedzinie emisji wymaga uwzględnienia w niej konkretnych informacji, takich jak klasa lodowa statku czy występowanie określonych warunków nawigacyjnych, takich jak nawigacja zimowa.

5.3 EKES uważa, że niektóre aspekty zaproponowanego systemu MRW są niepotrzebnie skomplikowane i wymagają wielu nakładów. Dla przykładu: ciężko jest zrozumieć, czemu ma służyć formalne sprawozdanie z weryfikacji rocznego raportu emisji, skoro przyjęcie tego raportu emisji oznacza wystawienie dokumentu zgodności, zaś zasadnicze elementy dokumentu zgodności mają być publikowane. Zdaniem EKES-u dokument zgodności w zupełności wystarczy, ewentualnie w przypadku odmowy jego wydania przydatne byłoby sprawozdanie z weryfikacji z uzasadnieniem odmowy.

5.4 O ile nie ma wątpliwości, że słuszne jest przekazywanie raportów także tym organom Komisji, które zajmują się wdrażaniem rozporządzenia 525/2013 w sprawie monitorowania i sprawozdawczości w zakresie emisji gazów cieplarnianych, o tyle nie bardzo wiadomo, po co państwa członkowskie mają przysyłać Komisji odrębne raporty, dostosowane do celów tego rozporządzenia, skoro wszystkie istotne informacje można w zasadzie zawrzeć w jednym tylko raporcie, adresowanym do wszystkich tych zainteresowanych odbiorców.

5.5 EKES zastanawia się także, czy sankcja wydalenia, o której mowa w art. 20 ust. 3 wniosku, nie jest przesadzona, jako że może ona zniechęcać statek do wejścia do jakiegokolwiek portu UE – w tym do portu w państwie jego bandery. Lepiej byłoby wskazać swojego rodzaju port „dyżurny”, w którym można byłoby rozwiązać problem braku zgodności.

5.6 EKES zastanawia się ponadto, czy limity czasowe na wdrożenie nie są za długie i czy nie można by ich skrócić do około jednego roku. Przykładowo, założono, że wniosek ma wejść w życie 1 lipca 2015 r., a plany monitorowania mają być przekazane Komisji dopiero 30 sierpnia 2017 r., zaś monitorowanie ma się rozpocząć 1 stycznia 2018 r. Oznacza to, że okres przejściowy będzie trwał około 2,5 roku. EKES-owi wydaje się, że to zbyt długo, biorąc pod uwagę, że trzeba jeszcze przyjąć szereg aktów delegowanych i wykonawczych.

5.7 EKES uważa również, że planowane Europejskie Forum Zrównoważonej Żeglugi byłoby dobrym punktem, w którym można by gromadzić pytania związane z wdrożeniem wniosku.

5.8 EKES zauważył też we wniosku kilka technicznych szczegółów: W art. 14 ust. 1 jest mowa zarówno o „przedsiębiorstwie”, jak i o „operatorze statku”, podczas gdy w definicjach w art. 3 pojęcie „przedsiębiorstwo” obejmuje zarówno „właściciela statku”, jak i „inną osobę, taką jak menedżer lub podmiot czarterujący”. Zarówno art. 15 ust. 5, jak i art. 16 ust. 3 przekazują Komisji uprawnienia do wydawania aktów delegowanych dotyczących m.in. „metod akredytacji weryfikatorów”. EKES sugeruje, by odniesienie do „metod akredytacji” usunąć z art. 15 ust. 5, który dotyczy procedur weryfikacji, i pozostawić je tylko w art. 16, który traktuje o akredytacji weryfikatorów.

5.9 Art. 23 przyznaje bardzo szerokie uprawnienia do uzupełniania i modyfikowania w drodze aktów delegowanych postanowień zawartych w załącznikach I i II, w celu uwzględnienia szeregu elementów, takich jak wyniki badań naukowych, wiarygodne dane dostępne na pokładach statków, zasady międzynarodowe i standardy uznane na skalę światową „w celu określenia najdokładniejszych i efektywnych metod monitorowania emisji oraz zwiększenia stopnia dokładności wymaganych informacji”. EKES uważa, że te uprawnienia wykraczają daleko poza dostosowania do zmian technicznych i wydają się upoważniać do zmian, takich jak określanie metod monitorowania, które mają zasadnicze znaczenie dla wniosku. Dlatego EKES jest zdania, że uprawnienia o takim zakresie mogą być sprzeczne z art. 290 TFUE. Podobna wątpliwość pojawia się co do uprawnień, o których mowa w art. 15 ust. 3 w sprawie procedur weryfikacji.

Bruksela, 16 października 2013 r.

Przewodniczący
Europejskiego Komitetu Ekonomiczno-Społecznego
Henri MALOSSE
