



## KOMISJA EUROPEJSKA

*Bruksela, dnia 11.11.2013 r.  
C(2013) 7583 final*

*Szanowny Panie Marszałku!*

*Komisja pragnie podziękować za opinię Senatu RP dotyczącą projektu 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).*

*Jak wskazano w dołączonym do wniosku komunikacie w sprawie „Włączenia emisji z transportu morskiego do unijnej polityki w zakresie ograniczenia emisji gazów cieplarnianych” (COM (2013) 479 final), Komisja podziela pogląd, że działania w omawianej dziedzinie powinny być wprowadzone i realizowane przez Międzynarodową Organizację Morską (IMO). Komisja daje wyraz temu stanowisku, proponując monitorowanie, raportowanie oraz weryfikację jako pierwszy krok w kierunku realizacji stopniowego podejścia do ograniczania emisji, których źródłem jest gospodarka morska. Komisja ma nadzieję, że wymiana doświadczeń pozyskanych w ramach prac przygotowawczych prowadzonych przez nią wspólnie z międzynarodowymi partnerami pozwoli IMO na podejmowanie bardziej świadomych decyzji.*

*Wprowadzenie regionalnych środków mających na celu zmniejszenie emisji gazów cieplarnianych z żeglugi może wnieść istotny wkład w podejmowane w obrębie całej gospodarki wysiłki na rzecz złagodzenia skutków emisji: odsetek CO<sub>2</sub> emitowanego w rejsach mających powiązanie z UE stanowi około 20 % światowych emisji, zaś bezwzględne wartości emisji już teraz przewyższają wartości odnotowywane w znaczących europejskich sektorach przemysłowych, takich jak przemysł rafineryjny czy cementowy. Pierwszym krokiem w tym kierunku jest zachęcanie do podejmowania działań na wczesnym etapie w drodze zwiększania dostępności znormalizowanej informacji na temat emisji.*

*Sz.P. Bogdan BORUSEWICZ  
Marszałek Senatu  
Ul. Wiejska 6  
PL – 00-902 WARSAW*

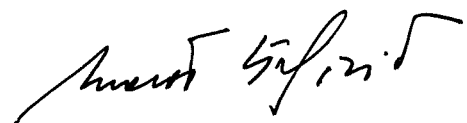
*Projekt rozporządzenia wykorzystuje racjonalne podejście do monitorowania, raportowania oraz weryfikacji, opierając się na dokumentach i informacjach, które już teraz – zgodnie z obowiązującymi przepisami prawnymi – muszą znajdować się na pokładzie statków. Takie rozwiązanie pozwala ograniczyć koszty administracyjne. Zgodnie z oceną skutków towarzyszącą wnioskowi (SWD (2013) 236 final) wprowadzenie monitorowania, raportowania oraz weryfikacji spowodowałoby obniżenie zużycia paliwa o około 2% w porównaniu z dotychczasowym postępowaniem, jako że możliwa byłaby identyfikacja – oraz w pewnym stopniu również wdrożenie – potencjału pozwalającego na poprawę efektywności energetycznej statków. Ogólnie rzecz biorąc, szacuje się, że koszty sektora żeglugi zostałyby ograniczone o około 1 mld EUR rocznie.*

*Zgodnie z art. 290 Traktatu o funkcjonowaniu Unii Europejskiej celem proponowanego wniosku jest jedynie minimalne zastosowanie aktów delegowanych z zastrzeżeniem ściśle określonych kryteriów w celu zmiany innych niż istotne elementów rozporządzenia. Dzięki temu Komisja miałaby możliwość bardziej dokładnego określenia przepisów regulujących przegląd niektórych technicznych aspektów monitorowania i raportowania oraz dalszego doprecyzowania zasad weryfikacji sprawozdań na temat wielkości emisji i akredytacji weryfikatorów. W proponowanym rozporządzeniu uwzględnione zostały wszystkie kluczowe elementy, w szczególności niezbędne zobowiązania prawne wszystkich zaangażowanych podmiotów do realizacji monitorowania, raportowania i weryfikacji.*

*Zanim rozporządzenie zostanie formalnie przyjęte, wszystkie elementy proponowanego podejścia, w tym zakres stosowania aktów delegowanych, zostaną rozpatrzone przez Radę i Parlament Europejski jako współprawodawców.*

*Komisja ma nadzieję, że powyższe wyjaśnienia rozwieją obawy Senatu i liczy na dalszy dialog polityczny w przyszłości.*

*Z poważaniem*



*Maroš Šefčovič  
Wiceprzewodniczący*