

|  |
| --- |
| **Streszczenie oceny skutków** |
|  |
| **A. Zasadność działań** |
| **Dlaczego należy podjąć działania? Na czym polega problem?** |
| Zgodnie z art. 22 rozporządzenia (UE) 2015/757 w sprawie monitorowania, raportowania i weryfikacji emisji dwutlenku węgla z transportu morskiego („rozporządzenie UE w sprawie monitorowania, raportowania i weryfikacji”), Komisja proponuje dokonać zmiany tego rozporządzenia w celu właściwego uwzględnienia wprowadzonego przez IMO globalnego systemu gromadzenia danych na temat zużycia paliwa olejowego przez statki. |
| **Jaki jest cel inicjatywy?** |
| Celem jest ułatwienie harmonijnego wdrażania dwóch systemów monitorowania, raportowania i weryfikacji przy jednoczesnym zachowaniu celów rozporządzenia UE w sprawie monitorowania, raportowania i weryfikacji, takich jak gromadzenie rzetelnych i zweryfikowanych danych dotyczących emisji CO2 na poziomie poszczególnych statków, aby zachęcać do przyjmowania środków z zakresu efektywności energetycznej oraz dostarczać informacji, które będą wykorzystywane w przyszłości przy podejmowaniu decyzji politycznych. |
| **Na czym polega wartość dodana podjęcia działań na poziomie UE?** |
| Dzięki jednolitemu zestawowi wymagań w zakresie monitorowania, raportowania i weryfikacji na poziomie Unii, proponowane działanie zapewni trwałą porównywalność i rzetelność danych dotyczących emisji CO2 ze statków. |
| **B. Rozwiązania** |
| **Jakie warianty legislacyjne i nielegislacyjne rozważono? Czy wskazano preferowany wariant? Jak uzasadniono ten wybór lub jego brak?** |
| Aby zachować cele rozporządzenia w sprawie monitorowania, raportowania i weryfikacji z góry zarzucono koncepcję przewidującą dostosowanie wymogów z zakresu zarządzania i raportowania emisji CO2, natomiast rozpatrzono 3 możliwe warianty strategiczne. Wariant 1 odzwierciedlał sytuację, która miałaby miejsce, gdyby nie podjęto żadnych działań. W wariancie 2 oceniono różne scenariusze uproszczenia mające na celu ograniczenie obciążenia administracyjnego i zachowanie celów rozporządzenia UE w sprawie monitorowania, raportowania i weryfikacji. W wariancie 3 przewidziano pełną harmonizację wszystkich aspektów technicznych obydwu systemów.  Wybrano wariant 2 i zgodnie z nim postanowiono uprościć i dostosować obydwa systemy pod względem definicji, parametrów monitorowania oraz planów i szablonów monitorowania, aby zmniejszyć obciążenie administracyjne, jednocześnie postanowiono nie zmieniać wymogów dotyczących zarządzania, zakresu, weryfikacji, przejrzystości ani wymogów w odniesieniu do raportowania w zakresie emisji CO2, aby zachować cele rozporządzenia UE w sprawie monitorowania, raportowania i weryfikacji. |
| **Jak kształtuje się poparcie dla poszczególnych wariantów?** |
| Wariant 2 jest zgodny z opiniami wyrażonymi przez zainteresowane strony w ich odpowiedziach na internetowe konsultacje publiczne, w których podkreślono konieczność dostosowania aspektów technicznych obu systemów. Zarazem utrzymanie podejścia UE w odniesieniu do weryfikacji i przejrzystości jest zgodne ze stanowiskiem wyrażonym przez przedstawicieli społeczeństwa obywatelskiego, środowiska akademickiego, obywateli i państw członkowskich. |
| **C. Skutki wdrożenia preferowanego wariantu** |
| **Jakie korzyści przyniesie wdrożenie preferowanego wariantu lub – jeśli go nie wskazano – głównych wariantów?** |
| Preferowany wariant zachowuje korzyści jakie niesie rozporządzenie UE w sprawie monitorowania, raportowania i weryfikacji pod względem skutków środowiskowych, społecznych i gospodarczych, a zarazem zmniejsza obciążenie administracyjne dla przedsiębiorstw. |
| **Jakie są koszty wdrożenia preferowanego wariantu lub – jeśli go nie wskazano – głównych wariantów?** |
| Dostosowując niektóre z aspektów obydwu systemów monitorowania, raportowania i weryfikacji, wariant preferowany zmniejsza obciążenie administracyjne i powiązane koszty w przypadku statków, które muszą raportować w ramach obydwu systemów monitorowania, raportowania i weryfikacji. |
| **Jakie będą skutki dla przedsiębiorstw, MŚP i mikroprzedsiębiorstw?** |
| Przedsiębiorstwa objęte obydwoma systemami monitorowania, raportowania i weryfikacji odniosą korzyści w związku ze zmniejszeniem obciążenia administracyjnego, natomiast 99 proc. MŚP świadczących usługi transportu morskiego nie odczuje skutków podjętych działań, ponieważ statki o pojemności brutto poniżej 5000 GT pozostaną nieobjęte zakresem rozporządzenia UE w sprawie monitorowania, raportowania i weryfikacji. |
| **Czy przewiduje się znaczące skutki dla budżetów i administracji krajowych?** |
| Krajowe budżety i administracje nie odczują znaczących skutków, ponieważ unijny system monitorowania, raportowania i weryfikacji już istnieje. Natomiast skutki w postaci obowiązków w zakresie raportowania mogą odczuć państwa bandery. |
| **Czy wystąpią inne znaczące skutki?** |
| Nie stwierdzono żadnych innych znaczących skutków. |
| **D. Działania następcze** |
| **Kiedy nastąpi przegląd przyjętej polityki?** |
| Przewiduje się regularne jej monitorowanie za pośrednictwem przekazywanych przez państwa członkowskie co dwa lata informacji dotyczących szeregu wskaźników. |