EIROPAS
KOMISIJA

Briselē, 10.3.2015.
COM(2015) 128 final

2013/0224 (COD)

KOMISIJAS PAZIŅOJUMS EIROPAS PARLAMENTAM,

ko izstrādā atbilstīgi Līguma par Eiropas Savienības darbību 294. panta 6. punktam,

par

Padomes nostāju pirmajā lasījumā attiecībā uz Eiropas Parlamenta un Padomes regulas par jūras transporta oglekļa dioksīda emisiju monitoringu, paziņošanu un verifikāciju un par grozījumiem Regulā (ES) Nr. 525/2013 pieņemšanu

(Dokuments attiecas uz EEZ)

2013/0224 (COD)

KOMISIJAS PAZIŅOJUMS EIROPAS PARLAMENTAM,

ko izstrādā atbilstīgi Līguma par Eiropas Savienības darbību 294. panta 6. punktam,

par

Padomes nostāju pirmajā lasījumā attiecībā uz Eiropas Parlamenta un Padomes regulas par jūras transporta oglekļa dioksīda emisiju monitoringu, paziņošanu un verifikāciju un par grozījumiem Regulā (ES) Nr. 525/2013 pieņemšanu

(Dokuments attiecas uz EEZ)

1. Priekšvēsture

Datums, kad priekšlikums nosūtīts Eiropas Parlamentam un Padomei (dokuments COM (2013) 480 *final* – 2013/0224 COD):	2013. gada 28. jūnijs
Eiropas Ekonomikas un sociālo lietu komitejas atzinuma datums:	2013. gada 16. oktobris
Eiropas Parlamenta nostājas datums (pirmais lasījums):	2014. gada 16. aprīlis
Grozītā priekšlikuma nosūtīšanas datums:	neattiecas
Padomes nostājas pieņemšanas datums:	2015. gada 5. marts

2. Komisijas priekšlikuma mērķis

Ar Komisijas priekšlikumu tiek izveidots ES mēroga tiesiskais regulējums, kā tiks ievākti un publicēti verificēti ikgadējie dati par CO_2 emisijām no lieliem kuģiem (bruto tonnāža lielāka par 5000 t), kas izmanto ES ostas, neatkarīgi no tā, kur šie kuģi reģistrēti. Šis ir pirmais posms ES stratēģijā, kuras mērķis ir samazināt jūras transporta siltumnīcefekta gāzu emisijas, kā izklāstīts 2013. gada jūnijā pieņemtajā Komisijas paziņojumā[1]; bez tam tas būs vērtīgs arguments debatēs, kas pašlaik risinās Starptautiskajā Jūrniecības organizācijā (SJO).

Saskaņā ar šo priekšlikumu izveidojamās monitoringa, ziņošanas un verifikācijas sistēmas galvenie elementi ir šādi.

(a) Darbības joma: MZV noteikumus piemēro kuģiem, kuru bruto tonnāža ir virs 5000 t un kuri piestāj dalībvalstu jurisdikcijā esošās ostās. Noteikumi neattiecas uz maziem emitētājiem (mazi un vidēja lieluma kuģi, kuru bruto tonnāža nesasniedz 5000 t), kas veido 40 % no flotes, taču rada tikai 10 % no kopējām emisijām.

(b) Noteikumi neattiecas uz dažām kuģu kategorijām: karakuģiem, zvejas un zivju apstrādes kuģiem, koka kuģiem un nekomerciāli izmantotiem valdības kuģiem.

(c) Saskaņā ar starptautisko jūras tiesību principiem MZV noteikumi tiek nediskriminējoši piemēroti visiem kuģiem, kas piestāj ES ostās, lai ar kādu karogu tie kuģotu.

[1] Komisijas paziņojums "Jūras transporta izraisīto emisiju integrēšana ES siltumnīcefekta gāzu emisijas samazināšanas politikā", COM (2013) 479 *final*.

(d) Reisi no ES ostām un uz tām: no 2018. gada 1. janvāra kuģiem būs jāveic CO_2 emisiju un citu būtisku efektivitātes parametru monitorings ES iekšējos reisos (reisos starp piestāšanas ostām, kas ir dalībvalstu jurisdikcijā), ienākošajos reisos (reisi no pēdējās aizrobežu piestāšanas ostas uz pirmo piestāšanas ostu, kas ir kādas dalībvalsts jurisdikcijā) un izejošajos reisos (reisi no piestāšanas ostas, kas ir kādas dalībvalsts jurisdikcijā, uz nākamo aizrobežu piestāšanas ostu).

(e) Monitoringa, ziņošanas un verifikācijas prasības attiecinātas arī uz kuģu emisijām ostās, lai veicinātu, ka tiek izmantotas krastā pieejamās emisiju samazināšanas tehnoloģijas.

(f) Tiks izmantoti jau pieejamie dati no kuģu žurnāliem, diennakts ziņojumiem un degvielas piegādes pavaddokumentiem.

(g) Pēc monitoringa būs vajadzīga datu neatkarīga verifikācija, un pēc tam apkopotus datus ik gadus paziņos Komisijai un kuģa karoga valstij.

(h) Komisija par katru kuģi paziņos verificētos apkoptos datus, tostarp gan par CO_2 emisijām, gan efektivitātes parametriem.

(i) Daži uzdevumi — galvenokārt saistībā ar pienākumu izpildes datubāzi — tiks uzticēti Eiropas Jūras drošības aģentūrai (EMSA) saskaņā ar tās dibināšanas regulu.

(j) Dalībvalstīm, kas izpildi nodrošina vai nu kā karoga valstis, vai kā ostas valstis (izmantojot ostas valsts kontroli (19. panta 2. punkts) vai inspekcijas tieši MZV kontekstā (19. panta 3. punkts)), ir jāpārliecinās, ka uz kuģiem, kas piestāj to jurisdikcijā esošās ostās, ir derīgs atbilstības dokuments, un vajadzības gadījumā ir jāpiemēro attiecīgas sankcijas.

(k) Saikne ar starptautiskajām norisēm, proti, regula ir jāpārskata un ir jāierosina/jāievieš attiecīgi grozījumi atkarībā no tā, kādas vienošanās panāktas starptautiskā līmenī, jo īpaši SJO.

3. Komentāri par Padomes nostāju

3.1. Vispārīgas piezīmes par Padomes nostāju

Komisija uzskata, ka neoficiālajās sarunās ir izdevies sagatavot sabalansētu tiesību aktu, kurā rasti apmierinoši risinājumi vairākiem svarīgiem jautājumiem, piemēram, par regulas darbības jomu, par kravu monitoringu un ziņošanu, par datu konfidencialitāti un informācijas pārredzamību, par izpildes pasākumiem. Tāpēc Komisija ir gatava atbalstīt šo sarunu iznākumu, kas atspoguļojas Padomes nostājā.

Tomēr Komisija nāk klajā ar deklarāciju par to, ka Padome ir izmantojusi Regulas (EK) Nr. 182/2011 5. panta 4. punktā paredzēto iespēju (klauzula par atzinuma nesniegšanu) attiecībā uz īstenošanas aktiem. Komisija pret to neiebilst, tomēr ir cieši pārliecināta, ka šī noteikuma izmantošana ir jāpamato, tāpēc šī paziņojuma pielikumā ir iekļāvusi attiecīgu deklarāciju.

3.2. Eiropas Parlamenta pirmajā lasījumā ierosinātie grozījumi (kopsavilkums)

Padome vairākus EP ierosinātos grozījumus nav konkrēti apskatījusi. Komisijas viedoklis par šiem EP grozījumiem izklāstīts turpmāk.

EP pirmajā lasījumā ierosinātie būtiskākie grozījumi ir šādi.

(a) **Iekļauta vispārīgāka atsauce uz "siltumnīcefekta gāzu emisijām", nevis "CO_2 emisijām" (1., 9., 10., 12., 17., 21., 23., 24., 29. un 31. groz.). Komisija grozījumu**

pieņem daļēji. EP pirmā lasījuma atzinumā vairākās vietās vārdi "CO_2 emisijas" aizstāti ar "siltumnīcefekta gāzu emisijām", lai uzsvērtu, ka laika gaitā būs jārisina jautājums arī par citām jūras transporta radītajām emisijām, ne tikai CO_2. Komisija uzskata, ka ierosinātajai regulai jābūt vērstai pirmām kārtām uz CO_2, jo tieši CO_2 ir visnozīmīgākā jūrniecības sektorā emitētā SEG. Tomēr, tā kā regulas darbības joma mainīta netiek, ir pieņemams nedaudz vispārīgāks formulējums, kas parādās EP grozījumos. Arī Padomes variantā, tāpat kā Komisijas priekšlikumā, regula aptver tikai CO_2 emisijas, tomēr apsvērumos ir izmantots vispārīgāks formulējums attiecībā uz SEG emisijām un gaisa piesārņotājiem (1.a apsvērums (jauns) un citi).

(b) **Zvejas un zivju apstrādes kuģu iekļaušana MZV sistēmā (26. groz.). Komisija grozījumu noraida.** EP vēlas MZV sistēmā iekļaut "zvejas un zivju apstrādes kuģus", ko priekšlikumā paredzēts sistēmā neiekļaut. Komisija uzskata, ka šo kategoriju kuģu radīto emisiju daudzums ir nenozīmīgs un ka būtu problemātiski nodrošināt noteikumu ievērošanu. Padome beigu beigās šīs kategorijas regulā neiekļāva, kā jau bija paredzēts Komisijas priekšlikumā.

(c) **Atvieglotu MZV monitoringa prasību attiecināšana uz kuģiem, kas dodas tikai ES reisos un veic vairākus reisus dienā: "tuvsatiksmes kuģošanas režīms" (58. groz.). Komisija grozījumu pieņem daļēji.** EP ierosina no pienākuma veikt monitoringu katrā reisā atbrīvot kuģus, kas dodas tikai braucienos pa ES un veic vairākus reisus dienā (piemēram, prāmjus). Mērķis ir optimizēt monitoringa pienākumus kuģiem, kas katru dienu veic daudzus, iespējams, līdzīgus reisus. Lai nepieļautu, ka tādos gadījumos monitorings rada nesamērīgi lielu apgrūtinājumu, netiks izvirzīta stingra prasība, ka monitorings "par katru reisu" ir nepieciešams procesa posms, kamēr vien saglabājas pienākums ik gadus ziņot par emisijām. Principā Komisija atbalsta šādu atvieglotu režīmu, kas dod iespēju panākt līdzsvaru starp nepieciešamību kuģa ikgadējos ziņojumus pamatot ar precīziem, uz kuģa pieejamiem datiem, un administratīvo slogu, kas rastos konkrēta veida satiksmei vai specifiskos, objektīvi definētos apstākļos. Padome akceptēja EP priekšlikumu, tomēr deva priekšroku noteikt gadā saskaņā ar grafiku plānoto reisu limitu, lai operatoriem sniegtu lielāku tiesisko noteiktību.

(d) **Parametru "pārvadātā krava" un "pārvadāšanas darbs" svītrošana no monitoringa datiem un saistītajiem energoefektivitātes aprēķiniem (29., 30., 43., 53.-55., 59., 73., 91. un 93. groz.). Komisija grozījumu noraida.** EP ierosināja svītrot parametru "pārvadātā krava" un saistītos operacionālos energoefektivitātes aprēķinus, kuru pamatā ir "pārvadāšanas darbs". Padomes variantā šie monitoringa parametri ir saglabāti, kā ierosināts Komisijas priekšlikumā.

(e) **Stingrākas prasības par tehnisko efektivitāti, proti, sertificēts projektētās energoefektivitātes indekss (EEDI) vajadzīgs arī esošajiem kuģiem (61. un 71. groz.). Komisija grozījumu noraida.** Lai kompensētu to, ka ir svītrots kravas parametrs un vājināts noteikums par operacionālo efektivitāti, EP ierosināja noteikt, ka EEDI sertifikācija ir nepieciešama visām tām MZV sistēmā ietilpstošajām kuģu kategorijām, kurām EEDI vispār tiek piemērots. Padome nav mainījusi Komisijas ieteikto EEDI tvērumu, proti, prasība attiecas tikai uz jauniem kuģiem (kas uzbūvēti vai remontēti pēc 2013. gada).

(f) **Monitoringa plānā un emisiju ziņojumos iekļautās informācijas papildināšana ar kuģa "ledus klasi" un informāciju par kuģošanu bargos ziemas apstākļos (33., 40., 44., 60. un 70. groz.). Komisija grozījumu pieņem.** EP ierosina virkni grozījumu, kuru mērķis ir nodrošināt, ka "ledus klase" (kas norāda, vai kuģis ir īpaši

būvēts kuģošanai jūrā ar ledus veidojumiem) ietilpst pamatinformācijā, kas jāpaziņo MZV ietvaros. Padome ir saglabājusi EP galveno ideju, taču noteikusi, ka šāda ziņošana ir brīvprātīga.

(g) **Atsauce uz Direktīvu 2003/4/EK par vides informācijas pieejamību sabiedrībai (69. groz.). Komisija grozījumu noraida.** Tā kā EP bija bažas, ka ar MZV ietvaros ievāktajiem datiem var tikt izpausta komerciāli aizsargāta informācija, EP dokumentā iestrādāja atsauci uz spēkā esošajiem ES tiesību aktiem par vides informācijas pieejamību (proti, Direktīvu 2003/4/EK par informācijas pieejamību), kas ir piemērojami tikai dalībvalstīm. Komisija uzskata, ka parasti no ikgadējiem apkoptajiem MZV datiem nav iespējams iegūt ziņas par komercnoslēpumiem; tomēr Komisija ir gatava zināmā mērā piekāpties, proti, novērtēt, vai konkrētā gadījumā un īpašu apstākļu dēļ varētu būt apdraudētas likumīgas komerciālas intereses. Padome EP ierosinājumu ir pārformulējusi kā atsauci uz Regulu (EK) Nr. 1367/2006 par to, kā ES iestādēm un struktūrām jāpiemēro noteikumu par pieeju vides informācijai (Orhūsas regula), kurā ir klauzula, kas paredz, ka komerciālu interešu aizsardzība ir jāsamēro ar informācijas izpaušanu sabiedrības interesēs.

(h) Komisijai piešķirto deleģēto aktu pieņemšanas pilnvaru automātiska pagarināšana (24. panta 1. punkts). Komisija grozījumu pieņem. EP ierosina pilnvaras Komisijai piešķirt uz piecu gadu laikposmu un deleģēšanu automātiski pagarināt uz tāda paša ilguma laikposmiem, ja vien EP vai Padome neiebilst pret šādu pagarinājumu. Komisija var piekrist šādai klauzulai, kas faktiski ir standarta formulējums. Arī Padome ir paturējusi automātiskās pagarināšanas parasto formulējumu.

(i) Izvērtējums reizi divos gados par tādām emisijām un to sekām, kas nav CO_2 emisijas (82. groz.). Komisija grozījumu pieņem. EP ierosināja Komisijai uzticēt jaunu pienākumu saskaņā ar Monitoringa mehānismu regulu (MMR) — reizi divos gados izvērtēt jūras transporta nozares kopējo ietekmi uz pasaules klimatu, tostarp saistībā ar emisijām, kas nav CO_2 emisijas. Komisija varētu EP priekšlikumu pieņemt, ja tas tiktu formulēts citādi. Padome idejiski ir saglabājusi EP ierosinājumu, taču formulējusi to šādi: šis pienākums jāpilda reizi divos gados, kad Komisija saskaņā ar 21. panta 3. punktu sagatavo vispārējo ziņojumu par paziņotajām MZV emisijām.

3.3. Jaunie noteikumi, ko ieviesusi Padome, un Komisijas nostāja šajā sakarā.

Padome tekstā ir iekļāvusi vairākas izmaiņas, kas priekšlikumu būtiski nevājina, un arī vairākus jaunus noteikumus, kam Komisija var piekrist. Šie noteikumi ir šādi.

(a) Atvieglots režīms "tuvsatiksmes kuģošanai" (9. panta 2. punkts — jauns). Padome ir iekļāvusi jaunus noteikumus, kas paredz: kuģi, kuri dodas tikai reisos, kas ietilpst priekšlikuma darbības jomā, un kuri gadā saskaņā ar grafiku veic vairāk nekā 300 reisu, var izmantot atbrīvojumu no pienākuma par katru reisu veikt monitoringu (9. panta 2. punkts — jauns). Padomes formulējums ir ļoti līdzīgs EP ierosinātajam grozījumam (58. groz.), un Komisija var piekrist šādam atvieglotam režīmam, kā tas aprakstīts Padomes tekstā (kas nodrošina lielāku tiesisko noteiktību, jo ir skaidri noteikts gada limits). Kuģiem (piemēram, prāmjiem), kas dodas ļoti daudzos potenciāli līdzīgos reisos, kuri ietilpst tikai MZV regulas darbības jomā, nav katrā ziņā jāveic monitorings katrā reisā, jo verificētājs var izmantot citus dokumentus un uz kuģa pieejamos datus (piemēram, DDP), lai novērtētu, kā ir aprēķināti ikgadējie dati par CO_2 emisijām un degvielas patēriņu. Tāpēc šis nav procesa posms, bez kura nevar iztikt, lai kuģis varētu izpildīt gada ziņošanas pienākumu saskaņā ar MZV

regulas 10. pantu, kura piemērošana atcelta netiek. Atbrīvojums no monitoringa katrā reisā pamatojas arī uz apstākli, ka nav nepieciešams skaidri nošķirt un nodalīt datus par katru reisu (lai nepieļautu, ka tiek iekļauti dati par reisiem, kas neietilpst regulas darbības jomā, piemēram, par reisiem starp divām aizrobežu piestāšanas ostām). Atbrīvojumu nevarēs izmantot kuģi, kas neatbilst abiem minētajiem objektīvajiem kritērijiem, kurus piemēro neatkarīgi no kuģa karoga valsts.

(b) **Uzņēmumu brīvprātīgi ziņojumi, pamatojoties uz monitoringa plānā noteiktajiem kritērijiem (10. panta 3. punkts — jauns).** Padome ir ieviesusi jaunus noteikumus, kas kuģiem atļauj monitorēt un pēc tam publicēt datus par degvielas patēriņu un CO_2 emisijām saskaņā ar dažādiem kritērijiem (piem., reisi ar kravu/balastu). Komisija var piekrist Padomes ierosinājumam.

(c) **MZV inspekciju režīms (19. panta 3. punkts).** Padomes ierosinājums ir dalībvalstīm uzlikt mazāk stingrus pienākumus attiecībā uz kuģiem, kas nav paziņojuši par atbilstības dokumentu un uz ko neattiecas citi izpildes nodrošināšanas mehānismi, un kas ienāk dalībvalsts jurisdikcijā esošā ostā. Komisija var piekrist Padomes formulējumam, jo tādējādi izpildes nodrošināšanas mehānismi tiek pieskaņoti nozarē tradicionāli piemērotajam līmenim.

(d) **Izraidīšanas rīkojums** (**20. panta 3. punkts**). Padome ir mazinājusi noteikumu bardzību, proti, dalībvalstis var izdot izraidīšanas rīkojumu, ja kuģi ir pārkāpuši MZV prasības "vairāk nekā divus vai vairākus secīgus ziņošanas periodus" (nevis "vairāk nekā vienu ziņošanas periodu") un "ja ar citiem izpildes pasākumiem nav izdevies panākt atbilstību"). Tāpat ir pievienota atsauce uz starptautiskiem jūrniecības noteikumiem, ko piemēro briesmās esošu kuģu gadījumā. Komisija var piekrist Padomes tekstam.

(e) **Dalībvalsts noteikumi par sankcijām un sodiem un informācija par tiesību aizsardzību dalībvalstī (20. panta 3.a un 4. punkts).** 20. panta 3.a punktā (jauns) paredzēta atkāpe, kas atļauj sauszemes ieskautām dalībvalstīm, kam nav kuģu, kuri kuģotu ar to karogu, nepildīt prasību par savas sodu un sankciju sistēmas izveidi. 20. panta 4. punktā (jauns) iekļauta arī jauna norāde par to, ka uzņēmumi jāinformē par iespējām saņemt efektīvu tiesību aizsardzību pret izraidīšanas rīkojumu. Komisija var piekrist Padomes tekstam šajos punktos.

(f) **Gada apkopoto datu publicēšana un komerciālās intereses,** ko aizsargā saskaņā ar Regulu (EK) Nr. 1367/2006 (Orhūsas regula), kura piemērojama ES iestādēm un struktūrām (21. panta 2.a punkts — jauns). Padome ir pārformulējusi EP ierosināto klauzulu par komerciālo interešu aizsardzību, proti, ir iekļauta atsauce uz Regulu (EK) Nr. 1367/2006 par pieeju vides informācijai, kas ir ES iestāžu un struktūru rīcībā (Orhūsas regula). Komisija var piekrist Padomes tekstam.

(g) **Deleģētie akti par verifikāciju un akreditāciju un jauns III pielikums** par elementiem, kas Komisijai šo deleģēto aktu pieņemšanā jāņem vērā (15. panta 5. punkts, 16. panta 3. punkts un jauns III pielikums). Padome ir sīkāk norādījusi, kas jāsatur deleģētajiem aktiem par verifikāciju un akreditāciju, kuri sākotnēji bija paredzēti Komisijas priekšlikuma 15. un 16. pantā, proti, III pielikumā Padome ir iekļāvusi sarakstu ar nebūtiskajiem elementiem, kas jāņem vērā šo deleģēto aktu izstrādē. Tas palīdz skaidrāk definēt deleģēto aktu darbības jomu, tāpēc Komisijai tas ir pieņemami.

(h) **Svītrots dalībvalstu pienākums ziņot par jūras transporta emisijām saskaņā ar Monitoringa mehānismu regulu (MMR)** (26. pants). Padome ir svītrojusi

dalībvalstu pienākumu MZV sistēmas ietvaros ievākotos datus paziņot saskaņā ar Monitoringa mehānismu regulu (MMR). Nav katrā ziņā nepieciešams, ka dalībvalstis katru gadu paziņo šos datus, jo Komisija tos saņems tieši no uzņēmumiem un arī pati gatavos gada ziņojumus. Tāpēc Komisija šai Padomes nostājai var piekrist.

(i) **Parametru izveide, tostarp ar īstenošanas aktiem, lai varētu veikt kravu monitoringu "pa kuģu veidiem" (II pielikuma B daļa).** Tāpat kā Komisijas priekšlikumā, arī Padomes variantā paredzēts, ka "krava" un "pārvadāšanas darbs" ir parametri, kas jāiekļauj monitoringā un par ko ir jāziņo. Tomēr Padome ir ierosinājusi, ka MZV sistēmā iekļautajiem kravas un pārvadāšanas darba monitoringa parametriem jābūt pieskaņotiem konkrētam kuģa tipam. II pielikuma B daļā ir iekļauti vairāki papildu noteikumi, kas atspoguļo pašreizējo stāvokli ar ro-ro kuģu un konteinerkuģu kravas monitoringa parametriem (papildus parametriem par pasažieru kuģiem, kas jau figurēja Komisijas priekšlikumā).

Attiecībā uz citiem kuģiem Padome ierosina, ka pēc vajadzības par monitoringa parametriem var izmantot svaru un apjomu, un paredz, ka Komisija ar īstenošanas aktiem var sīkāk noteikt un vajadzības gadījumā pārskatīt, kā ir jāīsteno prasība par kravas monitoringu. Komisija var piekrist šai pieejai. Iekļaut kuģiem specifiskus kravas monitoringa parametrus ir būtiski arī tāpēc, lai dotu pozitīvu impulsu starptautiskajām norisēm un panāktu progresu SJO.

(j) **Grozījums Eiropas Parlamenta un Padomes Direktīvā 2009/16/EK par ostas valsts kontroli** (OVK direktīva) (26.a pants). Padome ir ierosinājusi grozīt Ostas valsts kontroles direktīvas IV pielikumu, proti, saskaņā ar MZV regulu izdoto atbilstības dokumentu iekļaut to dokumentu sarakstā, kas jāpārbauda Ostas valsts kontroles inspektoriem OVK inspekciju gaitā. Tas atvieglotu regulā paredzēto izpildes mehānismu īstenošanu, un Komisijai tas ir pieņemami.

(k) **Klauzula par atzinuma nesniegšanu (25. panta 2. punkts).** Padome izmantoja Regulā (EK) Nr. 182/2011 paredzēto iespēju iekļaut "klauzulu par atzinuma nesniegšanu" par īstenošanas aktiem, ko pieņem saskaņā ar MZV regulu. Komisija nav mainījusi savu parasto nostāju: ja šādu klauzulu iekļauj, tad, piemēram, apsvērumos ir jāizskaidro, kāds ir šādas šādas iekļaušanas pamatojums.

4. Secinājumi

Komisija uzskata, ka Padomē saskaņotais teksts daudz neatšķiras no Komisijas sākotnējā priekšlikuma, lai gan ir ieviesti vairāki grozījumi, ko Komisija var atbalstīt, lai palīdzētu panākt vienošanos ar EP likumdošanas procesa stadijā, kad ir jau sagatavota Padomes kopējā nostāja.

DEKLARĀCIJA

Komisijas deklarācija par Regulas 20xx/xx/EK pārskatīšanu

Komisija uzsver, ka sistemātiski izmantot Regulas (EK) Nr. 182/2011 (OV L 55, 28.2.2011., 13. lpp.) 5. panta 4. punkta 2. daļas b) apakšpunktu ir pretrunā šīs regulas burtam un garam. Šī norma jāizmanto tikai tad, ja ir īpaša vajadzība atkāpties no pamatprincipa, saskaņā ar kuru, ja atzinums nav sniegts, Komisija drīkst pieņemt īstenošanas akta projektu. 2. daļas b) apakšpunktu, kas ir 5. panta 4. punktā paredzētā vispārīgā noteikuma izņēmums, nedrīkst uzskatīt par tādu, par kura izmantošanu likumdevējs var izšķirties pēc saviem ieskatiem; tas jāinterpretē ar ierobežojumiem un tātad tā izmantošana jāpamato.