



EVROPSKÁ
KOMISE

V Bruselu dne 10.3.2015
COM(2015) 128 final

2013/0224 (COD)

SDĚLENÍ KOMISE EVROPSKÉMU PARLAMENTU

podle čl. 294 odst. 6 Smlouvy o fungování Evropské unie

týkající se

**postoje Rady v prvním čtení o přijetí nařízení Evropského parlamentu a Rady o
monitorování, vykazování a ověřování emisí oxidu uhličitého z námořní dopravy a o
změně nařízení (EU) č. 525/2013**

(Text s významem pro EHP)

SDĚLENÍ KOMISE EVROPSKÉMU PARLAMENTU

podle čl. 294 odst. 6 Smlouvy o fungování Evropské unie

týkající se

postoje Rady v prvním čtení o přijetí nařízení Evropského parlamentu a Rady o monitorování, vykazování a ověřování emisí oxidu uhličitého z námořní dopravy a o změně nařízení (EU) č. 525/2013

(Text s významem pro EHP)

1. Souvislosti

Datum předání návrhu Evropskému parlamentu a Radě (dokument COM(2013) 480 final – 2013/0224 COD): 28. června 2013.

Stanovisko Evropského hospodářského a sociálního výboru ze dne: 16. října 2013.

Postoj Evropského parlamentu, první čtení, ze dne: 16. dubna 2014.

Datum předání pozměněného návrhu: nepoužije se.

Datum přijetí postoje Rady: 5. března 2015.

2. Cíl návrhu Komise

Komise navrhuje vytvořit pro celou EU právní rámec ke shromažďování a zveřejňování ověřených ročních údajů o emisích CO₂ a energetické účinnosti ze všech velkých lodí (o hrubé prostornosti vyšší než 5 000 tun), které využívají přístavy EU bez ohledu na místo zápisu do rejstříku. Jde o první krok strategie EU pro snižování emisí skleníkových plynů z námořní dopravy, jak je uvedeno ve sdělení Komise přijatém v červnu 2013¹, a měl by být rovněž cenným příspěvkem k probíhajícím diskusím v Mezinárodní námořní organizaci (IMO).

Hlavními rysy systému pro monitorování, vykazování a ověřování, které vyplývají z tohoto návrhu, jsou:

- a) Oblast působnosti: Na lodě o hrubé prostornosti vyšší než 5 000 tun, které připlouvají do přístavů spadajících do jurisdikce členského státu, se vztahují pravidla systému pro monitorování, vykazování a ověřování (MVO). Vyloučení jsou malí producenti emisí (malé a střední lodě o hrubé prostornosti menší než 5 000 tun), kteří představují přibližně 40 % loďstva, ale na celkových emisích se podílejí pouze z 10 %.
- b) Vyňaty jsou některé kategorie lodí: válečné lodě, lodě, které loví či zpracovávají ryby, dřevěné lodě a státní plavidla, jež nejsou používána k obchodním účelům.

¹ Sdělení Komise – Začlenění emisí z námořní dopravy do politiky EU v oblasti snižování emisí skleníkových plynů (COM(2013) 479 final).

- c) V souladu se zásadami mezinárodního námořního práva platí pravidla systému MVO nediskriminačně pro všechny lodě vplouvající do přístavů EU, bez ohledu na to, pod kterou vlajkou plují.
- d) Zahrnutí plaveb z přístavů EU a do nich: ode dne 1. ledna 2018 budou muset lodě monitorovat své emise CO₂ a jiné důležité parametry účinnosti na svých plavbách uvnitř EU (plavby mezi přístavy určené spadajícími do jurisdikce členského státu), na všech plavbách z posledního přístavu určené mimo EU do prvního přístavu určené spadajícího do jurisdikce členského státu a na všech plavbách z přístavu určené spadajícího do jurisdikce členského státu do prvního přístavu určené mimo EU.
- e) Monitorovat, vykazovat a ověřovat bude rovněž třeba emise z plavidel v přístavech. Cílem tohoto opatření je podpořit používání technologií na snižování emisí, jež jsou k dispozici na pevnině.
- f) Využívat se budou již dostupné údaje z lodních deníků, poledních zpráv a dodacích listů zásobníků.
- g) Po monitorování budou tyto údaje muset být nezávisle ověřeny a následně ročně vykázány v souhrnné formě Komisi a státu vlajky lodi.
- h) Komise vykáže za jednotlivé lodě ověřené roční souhrnné údaje, jež budou zahrnovat i emise CO₂ a parametry účinnosti.
- i) Evropské agentuře pro námořní bezpečnost (EMSA) bude v souladu s nařízením o jejím zřízení přidělen omezený počet úkolů, které se budou týkat zejména databáze v souvislosti s prosazováním.
- j) Členské státy jednající jako státy vlajky nebo státy přístavu (buď prostřednictvím státní přístavní inspekce (podle čl. 19 odst. 2) nebo prostřednictvím zvláštních inspekcí v oblasti vyhodnocování, vykazování a ověřování (podle čl. 19 odst. 3)) musí při prosazování ověřit, zda mají lodě při vplutí do přístavů spadajících do jejich jurisdikce na palubě platný dokument o souladu, a případně musí uplatnit následná opatření v podobě sankcí.
- k) Zohlednění mezinárodního vývoje v podobě přezkumu nařízení a navržení/sladění, je-li to vhodné, odpovídajících změn založených na mezinárodních ujednáních, zejména v IMO.

3. Připomínky k postoji Rady

3.1. Obecné připomínky týkající se postoje Rady

Komise je toho názoru, že neformální jednání vedla k vyrovnanému balíčku s uspokojivými řešeními pro řadu důležitých otázek, jako je například oblast působnosti nařízení, monitorování nákladu a související vykazování, důvěrnost údajů a transparentnost informací nebo ustanovení v oblasti prosazování. Komise tedy může výsledek zohledněný v postoji Rady podpořit.

Komise nicméně činí zvláštní prohlášení týkající se případů, kdy Rada může u prováděcích aktů využívat možnosti stanovené podle čl. 5 odst. 4 nařízení č. 182/2011 („ustanovení o nevydání stanoviska“). Komise k tomu sice nevyjádřila svůj nesouhlas, ovšem pevně věří, že použití takového ustanovení musí být odůvodněno, a proto k tomu učiní prohlášení uvedené v příloze tohoto sdělení.

3.2. Pozměňovací návrhy Evropského parlamentu v prvním čtení (stručně):

Rada výslovně nezohlednila řadu pozměňovacích návrhů Evropského parlamentu. Stanovisko Komise k těmto pozměňovacím návrhům EP je popsáno níže.

Ve stanovisku Evropského parlamentu v prvním čtení jsou předloženy následující hlavní pozměňovací návrhy:

- a) **Zařazení širšího odkazu na „emise skleníkových plynů“ namísto „emisí CO₂“ (pozměňovací návrhy 1, 9, 10, 12, 17, 21, 23, 24, 29 a 31). Komisí částečně přijato.** Ve stanovisku Evropského parlamentu v prvním čtení jsou v několika případech slova „emise CO₂“ nahrazena slovy „emise skleníkových plynů“, aby byla vyzdvížena potřeba časem řešit „další emise než emise CO₂“ z námořní dopravy. Podle názoru Komise by se navrhované nařízení mělo i nadále zaměřovat na emise CO₂, jež jsou v odvětví námořní dopravy zdaleka nejvýznamnějšími emisemi skleníkových plynů. Širší pojetí pozměňovacích návrhů Evropského parlamentu nicméně připustit lze, zůstane-li nedotčena oblast působnosti daného nařízení. Rada ponechala emise CO₂ jako jediné emise zahrnuté v nařízení, což již bylo uvedeno v návrhu Komise, ovšem zároveň souhlasila se širěji pojatým zněním k emisím skleníkových plynů a látkám znečišťujícím ovzduší v bodech odůvodnění (bod odůvodnění 1a nový a další).
- b) **Zařazení lodí, které loví a zpracovávají ryby, do monitorování, vykazování a ověřování (pozměňovací návrh 26). Komisí zamítnuto.** Evropský parlament podporuje skutečnost, aby do systému monitorování, vykazování a ověřování emisí byly zařazeny „lodě, které loví a zpracovávají ryby“, jež byly z návrhu vyňaty. Komise se domnívá, že uvedené kategorie představovaly zanedbatelný objem emisí a byly s nimi spojeny jisté problémy v oblasti prosazování. Rada nakonec uvedené kategorie stejně jako v návrhu Komise ponechala mimo dané nařízení.
- c) **Zařazení mírnějších povinností spojených s monitorováním, vykazováním a ověřováním u plavidel, které provozují plavby pouze v EU a za den uskuteční několik plaveb: „režim pobřežní plavby“ (pozměňovací návrh 58). Komisí částečně přijato.** Evropský parlament zařazuje osvobození od povinnosti spojené s monitorováním „pro jednotlivé plavby“ u plavidel provozujících pouze plavby v EU a uskutečňujících za den několik plaveb (např. trajekty). Cílem je zjednodušit požadované povinnosti související s monitorováním u lodí provozujících každodenně vysoký počet potenciálně podobných plaveb. Aby se zamezilo tomu, že monitorování bude v uvedených případech příliš obtížné, monitorování „jednotlivých plaveb“ nebude přísně vyžadováno jako dílčí krok, zatímco povinnosti týkající se ročního vykazování zůstávají beze změn. Komise v zásadě podporuje zahrnutí tohoto mírnějšího režimu, který má zajistit rovnováhu mezi potřebou vycházet u ročního vykazování z přesných údajů na palubě a administrativní zátěží, kterou by to znamenalo pro konkrétní druh obchodu nebo okolnosti vymezené objektivním způsobem. Rada zachovala myšlenku Evropského parlamentu, přičemž upřednostnila stanovení mezní hodnoty týkající se počtu ročně naplánovaných plaveb, aby tím provozovatelům plavidel poskytla větší právní jistotu.
- d) **Vypuštění „přepravovaného nákladu“ a „vykonané přepravy“ z působnosti monitorovaných údajů i souvisejících výpočtů týkajících se energetické účinnosti (pozměňovací návrhy 29, 30, 43, 53–55, 59, 73, 91 a 93). Komisí zamítnuto.** Evropský parlament navrhl vypuštění termínu „přepravovaný náklad“ a související výpočty týkající se provozní energetické účinnosti na základě „vykonané přepravy“. Rada je jako monitorovací parametry ponechala, což již bylo předloženo v návrhu Komise.

- e) **Posílení technické účinnosti tím, že je vyžadován certifikovaný index energeticky účinného designu (EEDI) i pro stávající lodě (pozměňovací návrh 61 a 71). Komisi zamítnuto.** Evropský parlament navrhl, aby požadavek na certifikaci EEDI platil pro všechny kategorie lodí v rámci monitorování, vykazování a ověřování, na něž se vztahuje EEDI, což měl být protínávrh k vypuštění nákladu a oslabení provozní účinnosti. Rada ponechala Komisi navrhovaný rozsah EEDI, který se vztahuje pouze na nové lodě (postavené nebo opravené po roce 2013).
- f) **Doplnění „ledové třídy“ lodě a informací o nepříznivých zimních podmínkách k informacím uvedeným v plánu monitorování a zprávách o emisích (změny 33, 40, 44, 60 a 70). Komisi přijato.** Evropský parlament se zasazuje o to, aby došlo k doplnění o soubor pozměňovacích návrhů, které mají zajistit, aby byla „ledová třída“ (s uvedením toho, zda byla loď konkrétně zkonstruována k plavbě v oblasti s výskytem ledových ker) součástí základních informací, které mají být vykázány v rámci monitorování, vykazování a ověřování. Rada hlavní myšlenku Evropského parlamentu zachovala, ale učinila změnu v tom smyslu, aby bylo vykazování dobrovolné povahy.
- g) **Zavedení odkazu na směrnici 2003/4/ES o přístupu veřejnosti k informacím o životním prostředí (pozměňovací návrh 69). Komisi zamítnuto.** U shromážděných údajů v rámci monitorování, vykazování a ověřování měl Evropský parlament obavy, že by umožňovaly nepatřičný vhled do komerčně chráněných informací, což vedlo Evropský parlament k zavedení odkazu na stávající právní předpisy EU o přístupu k informacím o životním prostředí (konkrétně na směrnici 2003/4/ES o přístupu k informacím), jež se vztahují pouze na členské státy. Komise má za to, že roční souhrnné údaje v rámci monitorování, vykazování a ověřování obvykle neposkytují náhled do obchodních tajemství; jistou míru otevřenosti by nicméně mohla projevít ve smyslu posouzení, zda by v konkrétním případě a z důvodu zvláštních okolností mohla být narušena ochrana legitimního obchodního zájmu. Myšlenku Evropského parlamentu Rada přeformulovala a rozvinula ji do odkazu na nařízení č. 1367/2006 o přístupu k informacím o životním prostředí použitelným na orgány a subjekty EU („Aarhuské nařízení“), které obsahuje ustanovení o ochraně obchodního zájmu, jenž má být posuzován ve vztahu k veřejnému zájmu na zpřístupnění.
- h) **Automatické rozšíření pravomoci Komise přijímat akty v přenesené pravomoci (čl. 24 odst. 1). Komisi přijato.** Evropský parlament navrhuje, aby přenesení pravomoci platilo pět let a automaticky se prodloužilo o stejně dlouhá období, pokud proti tomuto prodloužení nevysloví námitku Evropský parlament nebo Rada. Komise může toto ustanovení přijmout, neboť odpovídá standardnímu znění. Tuto obvyklou formulaci pro automatické rozšíření Rada rovněž zachovala.
- i) **Pololetní posouzení dopadů, jež nesouvisí s CO₂ (pozměňovací návrh 82). Komisi přijato.** Evropský parlament navrhl pro Komisi novou povinnost, aby v rámci nařízení o mechanismu monitorování dvakrát za rok posoudila celkový dopad odvětví námořní dopravy na světové klima, a to včetně emisí, které nesouvisí s CO₂. Po určité změně formulace by Komise návrh Evropského parlamentu mohla přijmout. Myšlenku Evropského parlamentu Rada zachovala, ale přeměnila ji na pololetní povinnost, jež má být uskutečňována v době, kdy Komise podle čl. 21 odst. 3 předloží obecnou zprávu o vykázaných emisích v rámci monitorování, vykazování a ověřování.

3.3. Nová ustanovení zavedená Radou a postoj Komise

Rada vložila do znění řadu změn, které návrh významně neoslabují, a rovněž řadu nových ustanovení, která Komise může přijmout. Uvedená ustanovení jsou:

- a) **Začlenění mírnějšího režimu monitorování „pobřežní plavby“ (čl. 9 odst. 2 nový).** Rada zařadila nová ustanovení, podle nichž mohou lodě, které provozují plavby výhradně v oblasti působnosti návrhu a za rok uskutečnit více než 300 naplánovaných plaveb, využívat osvobození od povinností monitorovat „jednotlivé plavby“ (čl. 9 odst. 2 nový). Znění výjimky ze strany Rady se do značné míry podobá pozměňovacímu návrhu, který předložil Evropský parlament (pozměňovací návrh 58) a Komise může takový mírnější režim ve smyslu znění Rady přijmout (dané znění zajišťuje větší právní jistotu ve formě roční mezní hodnoty). Monitorování spotřeby paliva a emisí CO₂ „za jednotlivé plavby“ u lodí provozujících vysoký počet potenciálně podobných činností (jako např. trajekty), které spadají výhradně do oblasti působnosti nařízení o monitorování, vykazování a ověřování, není naprosto nezbytné, jelikož ověřovatel může pro posouzení výpočtu ročních údajů o emisích CO₂ a spotřebě paliva využít další dokumenty a údaje nacházející se na palubě lodi (např. dodací listy zásobníků). Z tohoto důvodu není jako dílčí krok nezbytně nutné splnit u lodi hlavní povinnosti ohledně vykazování podle článku 10 nařízení o monitorování, vykazování a ověřování, které zůstávají stejným způsobem použitelné. Osvobození „za jednotlivé plavby“ se rovněž zakládá na podmínce, že není nezbytné jasně rozlišovat a oddělovat údaje „za jednotlivé plavby“ (aby nebyly zahrnuty údaje z plaveb mimo danou působnost, např. mezi dvěma přístavy určené mimo EU). Lodě nesplňující dvě výše uvedená objektivní kritéria, která se použijí bez ohledu na vlajku lodí, nebudou moci tuto výjimku využít.
- b) **Dobrovolné vykazování ze strany společností na základě kritérií stanovených v plánu monitorování (čl. 10 odst. 3 nový).** Rada zavedla nová ustanovení, díky nimž mohou lodě monitorovat a později uveřejnit údaje o spotřebě paliva a emisích CO₂ podle různých kritérií (tj.: plavby naložené lodi/zátěžové plavby). Komise je s to se zněním Rady souhlasit.
- c) **Režim inspekcí v rámci monitorování, vykazování a ověřování (čl. 19 odst. 3).** Rada navrhla omezit povinnosti orgánů členských států, pokud jde o lodě, jež neoznámily dokument o souladu, na něž se nevztahuje jiný mechanismus prosazování a jež vplouvají do přístavu spadajícího do jurisdikce členského státu. Komise je s to se zněním Rady souhlasit, neboť by se tak mechanismy prosazování přizpůsobily úrovní tradičně uplatňovaným v tomto odvětví.
- d) **Příkaz k vyhoštění (čl. 20 odst. 3).** Rada oslabila podmínky, za kterých mohou členské státy vydat příkaz k vyhoštění v případě lodí, které nesplnily povinnosti v oblasti monitorování, vykazování a ověřování po „dvě či více po sobě jdoucí vykazovaná období“ (namísto „více než jednoho vykazovaného období“) a „v případě, že selhala jiná donucovací opatření“. Rovněž byl doplněn odkaz na mezinárodní námořní právo platné v případě, že jsou lodi v tísní. Komise je s to se zněním Rady souhlasit.
- e) **Vnitrostátní pravidla týkající se sankcí a informace o vnitrostátních opravných prostředcích (čl. 20 odst. 3a a 4).** Do čl. 20 odst. 3a (nový) byla zařazena odchylka, která vnitrozemským členským státům bez lodí plujících pod jejich vlajkou umožňuje, aby byly osvobozeny od povinnosti stanovit vnitrostátní pravidla pro sankce. Do čl. 20 odst. 4 (nový) byl též doplněn nový odkaz, který se týkal nutnosti

informovat společnosti o tom, jak na vnitrostátní úrovni účinně napadnout příkaz k vyhoštění. Komise je s to se zněním Rady v těchto bodech souhlasit.

- f) **Zveřejnění ročních souhrnných údajů a ochrana obchodních zájmů** podle nařízení č. 1367/2006/ES („Aarhuské nařízení“) použitelného na orgány a subjekty EU (čl. 21 odst. 2a (nový)). Rada navrhla přeformulovat ustanovení Evropského parlamentu týkající se ochrany obchodních zájmů vložím odkazu na nařízení č. 1367/2006 o přístupu k informacím o životním prostředí, které mají v držení orgány a subjekty EU („Aarhuské nařízení“). Komise je s to se zněním Rady souhlasit.
- g) **Akty v přenesené pravomoci týkající se ověřování a akreditace a nová příloha III** o prvcích, které Komise zohlední při přijímání těchto aktů v přenesené pravomoci (čl. 15 odst. 5 a čl. 16 odst. 3 a příloha III (nová)). Rada doplnila další upřesnění ohledně obsahu aktů v přenesené pravomoci týkajících se ověřování a akreditace, jež byly původně stanoveny v člancích 15 a 16 návrhu Komise, konkrétně pak seznam jiných než podstatných prvků, které je třeba zohlednit při vypracovávání těchto aktů v přenesené pravomoci podle nové přílohy III nařízení. Pomůže to vymezit působnost aktů v přenesené pravomoci, a proto s tím Komise může souhlasit.
- h) **Vypuštění povinnosti členských států ohledně vykazování emisí z námořní dopravy podle nařízení o mechanismu monitorování (MMR) (článek 26).** Rada vypustila všechny dodatečné povinnosti členských států ohledně vykazování, které mají být splněny podle nařízení o mechanismu monitorování (MMR) na základě údajů shromážděných v rámci monitorování, vykazování a ověřování. Roční vykazování údajů členskými státy není nezbytně nutné, neboť Komise získá údaje přímo od společností a rovněž sama vypracuje roční zprávy. Komise tedy může postoj Rady přijmout.
- i) **Vypracování parametrů pro monitorování nákladu podle „typu lodi“, a to i prostřednictvím dodatečných prováděcích aktů (příloha II část B).** Ve znění Rady jsou „náklad“ i „vykonaná přeprava“ součástí parametrů, které mají být stejně jako v návrhu Komise monitorovány a vykazovány. Rada nicméně představila řadu návrhů ohledně ukazatelů pro monitorování nákladu a vykonané přepravy upravených podle konkrétního typu lodi, jež mají spadat do monitorování, vykazování a ověřování. Příloha II část B tak obsahuje řadu dodatečných ustanovení, která zohledňují stávající stav ukazatelů pro monitorování nákladu u lodí typu ro-ro a kontejnerových lodí (kromě parametrů u osobních lodí z návrhu Komise).

U ostatních lodí Rada navrhuje, aby byly případně jako monitorovací parametry zohledněny hmotnost a objem, přičemž Komise má prostřednictvím prováděcích aktů možnost učinit další upřesnění a případně i revidovat způsob, jakým má být provedena povinnost monitorovat náklad. Komise může tento přístup přijmout. Zařazení parametrů pro monitorování nákladu podle konkrétního typu lodi má též význam z hlediska podpory mezinárodního vývoje, zejména pak pokroku na půdě IMO.
- j) **Změna směrnice Evropského parlamentu a Rady 2009/16/ES o státní přístavní inspekci (článek 26a).** Rada navrhla změnit přílohu IV směrnice o státní přístavní inspekci v tom smyslu, že do seznamu dokumentů, které mají být kontrolovány úředníky státní přístavní inspekce při provádění státních přístavních inspekcí, doplnila dokument o souladu vydaný podle nařízení o monitorování, vykazování a ověřování. Usnadnilo by se tím provádění donucovacích mechanismů stanovených daným nařízením, s čímž Komise souhlasí.

- k) **Ustanovení o nevydání stanoviska (čl. 25 odst. 2).** Rada využila možnost stanovenou v nařízení č. 182/2011 zavést ustanovení o „nevydání stanoviska“, pokud jde o prováděcí akty podle nařízení o monitorování, vykazování a ověřování. Komise se bude držet svého základního postoje, podle něhož je k začlenění takového ustanovení třeba připojit vysvětlení s konkrétním odůvodněním pro danou věc: například v podobě bodu odůvodnění.

4. Závěr

Komise se domnívá, že znění, na němž se dohodla Rada, se i nadále blíží původnímu návrhu Komise, přičemž je do něho zařazena řada změn, které Komise je s to podpořit, aby usnadnila dosažení dohody s Evropským parlamentem na úrovni společného postoje Rady.

PROHLÁŠENÍ

Prohlášení Komise týkající se revize nařízení 20xx/xx/ES

Komise zdůrazňuje, že systematické uplatňování čl. 5 odst. 4 druhého pododstavce písm. b) je v rozporu se zněním i duchem nařízení č. 182/2011 (Úř. věst. L 55 ze dne 28.2.2011, s. 13). Použití tohoto ustanovení musí být reakcí na konkrétní potřebu odchýlit se od zásady, podle níž může Komise přijmout navrhovaný prováděcí akt, pokud nebylo vydáno žádné stanovisko. Protože se jedná o výjimku z obecného pravidla stanoveného čl. 5 odst. 4, použití druhého pododstavce písm. b) nelze považovat za „rozhodovací pravomoc“ normotvůrce, ale je nutné ho vykládat restriktivně, a musí tedy být odůvodněno.“