



EURÓPSKA
KOMISIA

V Bruseli 10. 3. 2015
COM(2015) 128 final

2013/0224 (COD)

OZNÁMENIE KOMISIE EURÓPSKEMU PARLAMENTU

podľa článku 294 ods. 6 Zmluvy o fungovaní Európskej únie

o

**pozícii Rady v prvom čítaní k prijatiu nariadenia Európskeho parlamentu a Rady
o monitorovaní, nahlasovaní a overovaní emisií oxidu uhličitého z námornej dopravy
a o zmene nariadenia (EÚ) č. 525/2013**

(Text s významom pre EHP)

OZNÁMENIE KOMISIE EURÓPSKEMU PARLAMENTU

podľa článku 294 ods. 6 Zmluvy o fungovaní Európskej únie

o

pozícii Rady v prvom čítaní k prijatiu nariadenia Európskeho parlamentu a Rady o monitorovaní, nahlasovaní a overovaní emisií oxidu uhličitého z námornej dopravy a o zmene nariadenia (EÚ) č. 525/2013

(Text s významom pre EHP)

1. Súvislosti

Dátum predloženia návrhu Európskemu parlamentu a Rade [dokument COM (2013) 480 final – 2013/0224 COD]:	28. júna 2013
Dátum stanoviska Európskeho hospodárskeho a sociálneho výboru:	16. októbra 2013
Dátum pozície Európskeho parlamentu v prvom čítaní:	16. apríla 2014
Dátum predloženia zmeneného návrhu:	Neuplatňuje sa.
Dátum prijatia pozície Rady:	5. marca 2015

2. Cieľ návrhu Komisie

Komisia navrhuje vytvoriť právny rámec pre celú EÚ na zhromažďovanie a uverejňovanie overených ročných údajov o emisiách CO₂ a energetickej efektívnosti zo všetkých veľkých lodí (s hrubou priestornosťou nad 5 000 ton), ktoré využívajú prístavy EÚ bez ohľadu na to, kde sú lode registrované. Ide o prvý krok podľa stratégie EÚ na zníženie emisií skleníkových plynov z námornej dopravy načrtnutej v oznámení Komisie prijatom v júni 2013¹, ktorý by mal zároveň významne obohatiť diskusiu prebiehajúcu na pôde Medzinárodnej námornej organizácie (IMO).

Kľúčovými prvkami systému monitorovania, nahlasovania a overovania podľa predmetného návrhu sú:

- a) Rozsah pôsobnosti: na lode s hrubou priestornosťou vyššou než 5 000 ton, ktoré sa zastavujú v prístavoch podliehajúcich právomoci členských štátov, sa vzťahujú pravidlá monitorovania, nahlasovania a overovania (MRV). Malé zdroje emisií (malé a stredne veľké lode pod 5 000 GT), ktoré predstavujú približne 40 % flotily, ale iba 10 % celkových emisií, nie sú zahrnuté.
- b) Z rozsahu pôsobnosti sú vyňaté viaceré kategórie lodí: vojnové lode, rybárske lode alebo lode, na ktorých sa spracúvajú ryby, drevené lode a štátne lode používané na nekomerčné účely.

¹ Oznámenie Komisie „Zahrnutie emisií z námornej dopravy do politiky EÚ na zníženie emisií skleníkových plynov“ [COM (2013) 479 final].

- c) V súlade so zásadami medzinárodného námorného práva sa pravidlá MRV vzťahujú nediskriminačným spôsobom na všetky lode, ktoré sa zastavujú v prístavoch EÚ bez ohľadu na to, pod akou vlajkou sa plavia.
- d) Zahrnutie plavieb z prístavov v EÚ a do nich: od 1. januára 2018 budú lode povinné monitorovať svoje emisie CO₂ a iné relevantné parametre efektívnosti pri svojich plavbách v rámci EÚ (teda plavbách medzi prístavmi zastavenia, ktoré podliehajú právomoci členských štátov), pri prichádzajúcich plavbách (z posledného prístavu zastavenia nachádzajúceho sa mimo EÚ do prvého prístavu zastavenia, ktoré podliehajú právomoci členského štátu) a pri svojich odchádzajúcich plavbách (z prístavu zastavenia, ktorý podlieha právomoci členského štátu do prvého prístavu zastavenia mimo EÚ).
- e) Povinné bude aj monitorovanie, nahlasovanie a overovanie emisií z plavidiel v prístavoch. Účelom tohto pravidla je podnietiť využívanie dostupných technológií na znížovanie emisií v prístave.
- f) Využívať sa budú údaje už dostupné z lodných denníkov, poludňajších hlásení a dodacích listov pre nádrže lodí.
- g) Po monitorovaní sa tieto údaje nezávisle overia a potom sa budú ročne súhrnne nahlasovať Komisii a vlajkovému štátu lode.
- h) Komisia bude podávať správy o overených ročných súhrnných údajoch za jednotlivé lode a zahrnie aj emisie CO₂ a parametre efektívnosti.
- i) Obmedzený počet úloh sa zadelí Európskej námornej bezpečnostnej agentúre (EMSA) v súlade s jej zakladajúcim nariadením, pričom tieto úlohy budú súvisieť predovšetkým s tabuľkou týkajúcou sa presadzovania predpisov.
- j) ČS konajúce buď ako vlajkový štát alebo ako prístavný štát musia pri presadzovaní predpisov (buď prostredníctvom štátnej prístavnej kontroly podľa článku 19 ods. 2 alebo prostredníctvom špecifických inšpekcií v rámci MRV podľa článku 19 ods. 3) skontrolovať, či sa na palube lodí, ktoré zastavili v prístavoch, ktoré podliehajú ich právomoci, nachádza platný dokument o zhode a v prípade potreby podniknúť následné kroky v podobe sankcií.
- k) Zohľadnenie vývoja na medzinárodnej scéne pri preskúmaní nariadenia a prípadne navrhovaní/zlad'ovaní relevantných zmien na základe medzinárodne odsúhlasených trendov, predovšetkým na pôde IMO.

3. Pripomienky k pozícii Rady

3.1. Všeobecné pripomienky k pozícii Rady

Komisia zastáva názor, že výsledkom neformálnych rokovaní je vyvážený balík uspokojivých riešení celého radu dôležitých otázok, ako je rozsah pôsobnosti nariadenia, monitorovanie a nahlasovanie nákladu, dôvernosc' údajov a transparentnosť informácií či ustanovenia o presadzovaní predpisov. Preto Komisia môže podporiť výsledky uvedené v pozícii Rady.

Napriek tomu Komisia robí osobitné vyhlásenie týkajúce sa odvolania sa Rady na možnosť stanovenú v článku 5 ods. 4 nariadenia č. 182/2011 („nevydanie žiadneho stanoviska“) pri vykonávacích aktoch. Komisia neodporuje tejto možnosti, je ale pevne presvedčená, že využitie takéhoto ustanovenia musí byť opodstatnené, a preto do prílohy k tomuto oznámeniu zahrnie súvisiace stanovisko.

3.2. Pozmeňujúce návrhy Európskeho parlamentu v prvom čítaní (stručne):

Rada sa celým radnom pozmeňujúcich návrhov EP nezaoberala výslovne. Stanovisko Komisie k daným pozmeňujúcim návrhom EP sa uvádza v ďalšej časti.

Z prvého čítania v EP vyplynuli tieto hlavné pozmeňovacie návrhy:

- a) **Zavedenie širšieho pojmu „emisie skleníkových plynov“ namiesto pojmu „emisie oxidu uhličitého“ (PN 1, 9, 10, 12, 17, 21, 23, 24, 29, a 31). Čiastočne prijaté Komisiou.** EP vo svojom stanovisku z prvého čítania nahradil vo viacerých prípadoch pojem „emisie oxidu uhličitého“ pojmom „emisie skleníkových plynov“ s cieľom zdôrazniť potrebu postupom času riešiť aj „iné emisie ako len emisie oxidu uhličitého“. Komisia zastáva názor, že návrh nariadenia by mal zostať zameraný na CO₂, ktorý predstavuje najzávažnejšie emisie v sektore námornej dopravy. Za predpokladu, že rozsah pôsobnosti nariadenia zostane nezmenený, však môže akceptovať určité širšie pojmy zodpovedajúce návrhom EP. Rada zachovala CO₂ ako jediný druh emisií, ktorého sa návrh Komisie týka, pričom akceptuje širší pojem emisie skleníkových plynov a látok znečisťujúcich ovzdušie v odôvodneniach (nové odôvodnenie 1a a ďalšie odôvodnenia).
- b) **Zaradenie rybárskych lodí a lodí, na ktorých sa spracúvajú ryby, medzi plavidlá, na ktoré sa vzťahujú pravidlá MRV (PN 26). Zamietnuté Komisiou.** EP sa vyslovil za zahrnutie „rybárskych lodí a lodí, na ktorých sa spracúvajú ryby“, do systému MRV, pričom z návrhu Komisie sa tieto plavidlá vylúčili. Komisia zastáva názor, že tieto kategórie plavidiel predstavujú zanedbateľné množstvo emisií a že presadzovanie pravidiel by v tomto prípade bolo spojené s ťažkosťami. Rada nakoniec tieto kategórie ponechala mimo nariadenia, podľa návrhu Komisie.
- c) **Zavedenie zjednodušených povinností monitorovania v rámci MRV pri plavidlách uskutočňujúcich plavby len na území EÚ a uskutočňujúcich viacero plavieb za deň: „režim príbrežnej námornej dopravy“ (PN 58). Čiastočne prijaté Komisiou.** EP začlenil výnimku z monitorovania „podľa jednotlivých plavieb“ pre lode, ktoré uskutočňujú plavby len na území EÚ a uskutočňujú viacero plavieb za deň (napr. trajekty). Zámerom je zjednodušiť požadované monitorovacie povinnosti (platné nediskriminačne pre všetky lode podľa MRV EÚ) v prípade lodí, ktoré každý deň uskutočňujú veľký počet potenciálne podobných plavieb. S cieľom zabrániť v daných prípadoch zbytočnej záťaži pri monitorovaní, priebežné monitorovanie „podľa jednotlivých plavieb“ sa nebude prísne vyžadovať, povinnosť nahlasovania ročných údajov však ostáva nezmenená. Komisia zo zásady podporuje začlenenie takýchto zjednodušených režimov určených na vytvorenie rovnováhy medzi potrebou vychádzať pri ročnom nahlasovaní emisií lode z presných údajov na palube a administratívnou záťažou, ktorú by to predstavovalo pre určité typy obchodu alebo určité presne vymedzené okolnosti. Rada prevzala návrh EP, uprednostňuje však stanovenie prahovej hranice pri počte ročne naplánovaných plavieb, aby sa prevádzkovateľom zabezpečila väčšia právna istota.
- d) **Vypustenie pojmov „prepravovaný náklad“ a „prepravné činnosti“ z rozsahu monitorovaných údajov, ako aj zo súvisiacich výpočtov energetickej efektívnosti (PN 29, 30, 43, 53-55, 59, 73, 91 a 93). Zamietnuté Komisiou.** EP navrhol vypustiť pojem „prepravovaný náklad“ a súvisiace výpočty prevádzkovej energetickej efektívnosti vychádzajúce z „prepravných činností“. Rada zachovala tieto aspekty ako monitorovacie parametre, podľa znenia návrhu Komisie.
- e) **Posilnenie technickej efektívnosti na základe vyžadovania indexu energetickej efektívnosti konštrukčného riešenia (EEDI) aj pre existujúce lode (PN 61 a 71). Zamietnuté Komisiou.** EP navrhol, aby povinnosť certifikovať EEDI platila pre

všetky kategórie lodí v rámci MRV, na ktoré sa vzťahuje EEDI, s cieľom vyvážiť vypustenie „nákladu“ a oslabenie prevádzkovej efektívnosti. Rada zachovala rozsah EEDI podľa návrhu Komisie, teda že sa vzťahuje len na nové lode (skonštruované alebo opravené po roku 2013).

- f) **Doplnenie pojmu „Ľadová trieda lode“ a informácií o nepriaznivých zimných podmienkach k informáciám zahrnutým do plánu monitorovania a správ o emisiách (PN 33, 40, 44, 60 a 70). Prijaté Komisiou.** EP sa vyslovil za doplnenie balíka zmien zameraných na zabezpečenie toho, aby sa ľadová trieda (údaj o tom, či konštrukčné riešenie osobitne určuje loď na plavbu v mrznúcom mori) bola súčasťou základných informácií, ktoré treba podľa MRV poskytnúť. Rada ponechala hlavnú myšlienku EP, ale uprednostňuje koncepciu dobrovoľného nahlasovania týchto údajov.
- g) **Zahrnutie odkazu na smernicu 2003/4/ES o prístupe verejnosti k informáciám o životnom prostredí (PN 69). Zamietnuté Komisiou.** EP sa zaoberal obavami, že údaje zhromaždené v rámci MRV by mohli umožňovať získať neoprávnený prehľad o dôverných obchodných informáciách, a preto zahrnul odkaz na platný predpis EÚ o prístupe k informáciám o životnom prostredí (konkrétne na smernicu 2003/4/ES o prístupe verejnosti k informáciám o životnom prostredí), ktorý sa vzťahuje len na ČŠ. Komisia sa domnieva, že ročné súhrnné údaje z MRV spravidla neumožňujú nahliadnutie do obchodných tajomstiev, ale pripúšťa určitú flexibilitu s cieľom posúdiť, či by v konkrétnych prípadoch a za osobitných okolností mohlo dôjsť k ohrozeniu ochrany legitímneho obchodného záujmu. Rada zmenila formuláciu EP a zahrnula odkaz na nariadenie č. 1367/2006 o prístupe k informáciám o životnom prostredí, ktoré sa vzťahuje na inštitúcie a orgány EÚ (Aarhuské nariadenie), ktoré obsahuje doložku o posúdení ochrany obchodných záujmov na základe toho, či je zverejnenie informácií v záujme verejnosti.
- h) **Tiché predĺženie platnosti právomocí Komisie prijímať delegované akty (článok 24 ods. 1). Prijaté Komisiou.** EP navrhuje, aby delegovanie právomocí platilo na päťročné obdobie a automaticky sa predlžovalo na rovnako dlhé obdobia, pokiaľ Parlament alebo Rada voči takémuto predĺženiu nevznesú námietku. Komisia môže prijať túto doložku, ktorá je štandardnou formuláciou. Aj Rada zachovala bežnú formuláciu o tichom predĺžení platnosti právomocí.
- i) **Dvojročné posúdenie vplyvu iných faktorov než CO₂ (PN 82). Prijaté Komisiou.** EP navrhol zaviesť pre Komisiu podľa nariadenia o mechanizmoch monitorovania novú povinnosť, konkrétne každé dva roky posúdiť celkový vplyv sektora námornej dopravy na celosvetovú klímu vrátane iných emisií, než sú emisie CO₂. Komisia môže tento návrh EP prijať pod podmienkou jeho preformulovania. Rada ponechala koncepciu EP, ale zmenila ju na (dvojročnú) povinnosť, ktorú treba splniť v čase, keď Komisia bude podľa článku 21 ods. 3 zostavovať všeobecnú správu o emisiách nahlasovaných v rámci MRV.

3.3. Nové ustanovenia zavedené Radou a názor Komisie.

Rada vykonala celý rad zmien, ktoré návrh výrazne neoslabujú, a takisto do znenia zahrnula viaceré nové ustanovenia, ktoré Komisia môže prijať. Ide o tieto ustanovenia:

- a) **Začlenenie menej prísneho monitorovania „príbrežnej námornej dopravy“ (článok 9 nový ods. 2).** Rada začlenila nové ustanovenie umožňujúce lodiam prevádzkujúcim plavby výlučne v rámci rozsahu návrhu, pričom počet ich plánovaných plavieb za rok presahuje 300, využívať výnimku z povinností

monitorovania „podľa jednotlivých plavieb“ (článok 9 nový ods. 2). Rada túto výnimku formulovala podobne ako pozmeňovací návrh EP (PN 58) a Komisia môže akceptovať zjednodušený režim opísaný v texte Rady (ktorý zabezpečuje väčšiu právnu istotu v podobe ročnej prahovej hodnoty). Monitorovanie spotreby paliva a emisií CO₂ „podľa jednotlivých plavieb“ pri lodiach, ktoré uskutočňujú veľký počet potenciálne podobných plavieb (napr. trajekty) výlučne v rozsahu pôsobnosti nariadenia o MRV, nie je absolútne nevyhnutné, pretože na posúdenie spôsobu výpočtu ročných údajov o emisiách CO₂ a spotreby paliva možno použiť iné dokumenty a údaje, ktoré sú k dispozícii na palube lode (napr. dodací list pre nádrž lode). Preto uvedené priebežné monitorovanie nie je úplne nevyhnutné z hľadiska splnenia povinnosti nahlasovania ročných údajov za loď podľa článku 10 nariadenia o MRV, ktorá je naďalej rovnako uplatniteľná. Výnimka z pravidla „podľa jednotlivých plavieb“ vychádza aj z podmienky, že nie je potrebné jednoznačne rozlišovať a samostatne uvádzať údaje „podľa jednotlivých plavieb“ (aby sa nezahrnuli aj údaje za plavby mimo rozsahu pôsobnosti, napr. medzi dvoma prístavmi zastavenia nachádzajúcimi sa mimo EÚ). Lode, ktoré nespĺňajú obe uvedené objektívne kritériá platné bez ohľadu na vlajku, pod ktorou sa loď plaví, nebudú môcť danú výnimku využívať.

- b) **Dobrovoľné nahlasovanie údajov zo strany spoločností na základe kritérií vymedzených v pláne monitorovania (článok 10 nový ods. 3).** Rada zahrnula nové ustanovenia, ktoré lodiam umožňujú monitorovať a neskôr uverejniť údaje o spotrebe paliva a emisiách CO₂ podľa iných kritérií (napr. plavba s maximálnou naloženou hmotnosťou/plavba s balastom). Komisia môže akceptovať text Rady.
- c) **Režim MRV pri inšpekciách (článok 19 ods. 3).** Rada navrhla uložiť orgánom ČŠ menej povinností vzhľadom na lode, ktoré neoznámili dokument o zhode a na ktoré sa nevzťahujú iné mechanizmy presadzovania práva a ktoré vstupujú do prístavu podliehajúceho právomoci ČŠ. Komisia môže akceptovať text Rady, pretože sa ním zladujú mechanizmy presadzovania práva na úroveň tradične uplatňovaných v tomto sektore.
- d) **Rozhodnutie o vyhostení (článok 20 ods. 3).** Rada zmiernila podmienky, za ktorých členské štáty môžu vydať rozhodnutie o vyhostení v prípade lodí, ktoré si „počas dvoch alebo viacerých po sebe idúcich období nahlasovania“ (namiesto „za viac ako jedno obdobie“) neplnia povinnosti súvisiace s MRV a „ak sa súlad nepodarilo zabezpečiť inými donucovacími opatreniami“. Doplnila aj odkaz na medzinárodné námorné právo uplatniteľné v prípade lodí v núdzi. Komisia môže text Rady prijať.
- e) **Vnútroštátne pravidlá týkajúce sa sankcií a informácií o vnútroštátnych prostriedkoch nápravy (článok 20 ods. 3a a 4).** Do článku 20 ods. 3a (nový) sa zahrnula výnimka umožňujúca vyňatie vnútrozemských ČŠ bez lodí plaviacich sa pod ich vlajkou z povinnosti určiť vnútroštátne pravidlá ukladania sankcií. Do článku 20 ods. 4 (nový) sa ďalej začlenil nový odkaz na povinnosť informovať spoločnosti o vnútroštátnych účinných prostriedkoch nápravy k dispozícii v prípade vydania rozhodnutia o vyhostení. Komisia môže v týchto bodoch akceptovať text Rady.
- f) **Uverejnenie ročných súhrnných údajov a ochrana obchodných údajov podľa nariadenia č. 1367/2006/ES (Aarhuské nariadenie) uplatniteľného na inštitúcie a orgány EÚ (článok 21 ods. 2a nový).** Rada navrhla preformulovanú verziu doložky EP o ochrane obchodných záujmov a konkrétne zahrnula odkaz na nariadenie č. 1367/2006 o prístupe k informáciám o životnom prostredí v držbe inštitúcií a orgánov EÚ („Aarhuské nariadenie“). Komisia môže akceptovať text Rady.

- g) **Komisia musí pri prijímaní delegovaných aktov zohľadniť delegované akty o overovaní a akreditácii a novú prílohu III** o týchto prvkoch (článok 15 ods. 5 a článok 16 ods. 3 a nová príloha III). Rada doplnila ďalšie špecifikácie obsahu predmetných delegovaných aktov o overovaní a akreditácii stanovených v článkoch 15 a 16 pôvodného návrhu Komisie, a konkrétne zoznam nepodstatných prvkov, ktoré je potrebné zohľadniť pri zostavovaní delegovaných aktov podľa novej prílohy III k nariadeniu. Uľahčí sa tak vymedzenie rozsahu pôsobnosti delegovaných aktov, a teda Komisia môže toto doplnenie prijať.
- h) **Vypustenie povinností ČŠ nahlasovať emisie z námornej dopravy na základe nariadenia o mechanizme monitorovania** (článok 26). Rada vypustila všetky dodatočné povinnosti ČŠ týkajúce sa nahlasovania údajov, ktoré je potrebné plniť podľa nariadenia o mechanizme monitorovania a ktoré vychádzajú z údajov získaných v rámci MRV. Ročné správy, v ktorých ČŠ postupujú údaje, nie sú nevyhnutne potrebné, pretože Komisia bude dostávať údaje priamo od spoločností a takisto bude každoročne zostavovať správy. Komisia by preto mohla pozíciu Rady prijať.
- i) **Vypracovanie parametrov na monitorovanie nákladu „podľa druhu lode“ aj prostredníctvom dodatočných vykonávacích aktov (príloha II časť B).** V znení Rady sú „náklad“ a „prepravné činnosti“ zaradené k parametrom, ktoré je potrebné monitorovať a nahlasovať, rovnako ako v návrhu Komisie. Rada však navrhla začleniť do MRV viaceré parametre na monitorovanie nákladu a prepravných činností prispôbených podľa konkrétneho druhu lode. Príloha II časť B obsahuje teda (okrem ustanovení týkajúcich sa osobných lodí v návrhu Komisie) celý rad dodatočných ustanovení odrážajúcich aktuálnu situáciu parametrov na monitorovanie lodí ro-ro a kontajnerových lodí.
- Vzhľadom na iné typy lodí Rada navrhuje, aby sa ako monitorovací parameter vzali do úvahy prípadne aj hmotnosť a objem, pričom Komisii umožňuje, aby pomocou vykonávacích aktov bližšie špecifikovala a v prípade potreby zrevidovala spôsob, akým sa má vykonávať povinnosť monitorovať náklad. Komisia môže túto koncepciu prijať. Zahrnutie konkrétnych parametrov podľa typu lode do monitorovania nákladu je relevantné aj pre podporu medzinárodných trendov, a predovšetkým na dosiahnutie pokroku v IMO.
- j) **Zmena smernice Európskeho parlamentu a Rady 2009/16/ES o štátnej prístavnej kontrole** (článok 26a). Rada navrhla zmeniť prílohu IV k smernici o štátnej prístavnej kontrole, a konkrétne zaradiť k dokumentom, ktoré úradníci štátnej prístavnej kontroly kontrolujú pri vykonávaní štátnej prístavnej kontroly, aj dokument o zhode vydaný podľa nariadenia MRV. Uľahčilo by sa tým vykonávanie mechanizmov na presadzovanie predpisov stanovených v nariadení. Komisia túto zmenu prijme.
- k) **Doložka o nevydaní stanoviska (článok 25 ods. 2).** Rada využila možnosť stanovenú v nariadení č. 182/2011 zaviesť „doložku o nevydaní stanoviska“ vzhľadom na vykonávacie akty podľa nariadenia o MRV. Komisia trvá na svojom zvyčajnom stanovisku, že začlenenie takejto doložky je možné len pod podmienkou poskytnutia vysvetlenia konkrétnych úvah, ktoré ju opodstatňujú, v tomto prípade v podobe odôvodnenia.

4. Záver

Komisia zastáva názor, že znenie odsúhlasené Radou je svojím charakterom blízke k pôvodnému návrhu Komisie a zároveň obsahuje viaceré zmeny, ktoré Komisia môže prijať s cieľom uľahčiť dosiahnutie zhody s Parlamentom na úrovni spoločnej pozície Rady.

VYHLÁSENIE

Vyhlásenie Komisie k revízii nariadenia 20xx/xx/ES

Komisia zdôrazňuje, že systematické odvolávanie sa na článok 5 ods. 4 druhý pododsek písm. b) je v rozpore so znením a duchom nariadenia č. 182/2011 (Ú. v. EÚ L 55, 28.2.2011, s. 13). Odvolanie sa na toto ustanovenie musí vychádzať z konkrétnej potreby upustiť od základného pravidla, podľa ktorého v prípade, že sa nevydá žiadne stanovisko, Komisia môže prijať návrh vykonávacieho aktu. Vzhľadom na skutočnosť, že ide o výnimku zo všeobecného pravidla stanoveného v článku 5 ods. 4, odvolanie sa na druhý pododsek písm. b) nemožno jednoducho chápať ako „diskrečnú právomoc“, ale musí sa vykladať reštriktívne, a preto sa musí odôvodniť.