



EVROPSKA
KOMISIJA

Bruselj, 4.2.2019
COM(2019) 38 final

2019/0017 (COD)

Predlog

UREDBA EVROPSKEGA PARLAMENTA IN SVETA

**o spremembi Uredbe (EU) 2015/757, da bi se ustrezno upošteval svetovni sistem zbiranja
podatkov o porabi goriva ladij**

(Besedilo velja za EGP)

{SEC(2019) 20 final} - {SWD(2019) 10 final} - {SWD(2019) 11 final}

OBRAZLOŽITVENI MEMORANDUM

1. OZADJE PREDLOGA

• Razlogi za predlog in njegovi cilji

Podnebne spremembe so velik izziv, ki ga je nujno treba obravnavati. Zato je cilj Pariškega sporazuma, da se z znatnim zmanjšanjem emisij toplogrednih plinov (v nadaljnjem besedilu: TGP) v vseh državah omeji dvig globalne temperature precej pod 2 °C v primerjavi s predindustrijsko ravni in da se nadaljujejo prizadevanja, da dvig temperature ne preseže 1,5 °C.

Sektor mednarodnega ladijskega prevoza zaradi obsežne porabe fosilnih goriv proizvaja veliko količino emisij TGP in prispeva k podnebnim spremembam. Ocenjuje se, da emisije TGP iz mednarodnega pomorskega prevoza predstavljajo okoli 2–3 % skupnih svetovnih emisij TGP. To je več od emisij katere koli države članice EU. Če bi bil sektor ladijskega prevoza država, bi zasedal šesto mesto na svetovni lestvici držav z največ emisijami. Tudi na ravni EU je učinek navedenega sektorja precejšen: leta 2015 je predstavljal 13 % skupnih emisij TGP iz prometnega sektorja v EU¹. Vendar je sektor pomorskega prevoza edini, za katerega na ravni EU ni nikakršnega cilja zmanjšanja emisij in nobenih posebnih ukrepov za zmanjšanje.

V prihodnje bo obseg pomorske trgovine verjetno še naraščal, zaradi česar se bodo, če ne bodo hitro sprejeti ukrepi za zmanjšanje, povezane emisije TGP znatno povečale. Po podatkih študije² Mednarodne pomorske organizacije (v nadaljnjem besedilu: IMO) bi se lahko, glede na prihodnji gospodarski in energijski razvoj, svetovne emisije iz ladijskega prevoza do leta 2050 povečale za 50 do 250 %. Na ravni EU so se emisije CO₂ iz pomorskega prevoza med leti 1990 in 2008 povečale za 48 %, do leta 2050 pa naj bi se v primerjavi z ravnmi iz leta 1990 povečale za 86 %, in sicer kljub temu, da je IMO leta 2011 sprejela standarde minimalne učinkovitosti za nove ladje³. Če ne bodo sprejeti ukrepi za obvladovanje navedenih emisij, bi lahko bili ogroženi cilji Pariškega sporazuma in prizadevanja drugih sektorjev.

Po objavi bele knjige EU o prometu iz leta 2011 je EU leta 2013 sprejela strategijo za postopno vključevanje pomorskih emisij v politiko EU za zmanjšanje emisij TGP⁴. Kot prvi korak sta Evropski parlament in Svet aprila 2015 sprejela Uredbo (EU) 2015/757⁵ o spremljanju emisij ogljikovega dioksida iz pomorskega prevoza, poročanju o njih in njihovem preverjanju (v nadaljnjem besedilu: uredba EU o SPP), ki je bila leta 2016 dopolnjena z dvema delegiranima⁶ in dvema izvedbenima uredbama⁷. Uredba EU o SPP je bila oblikovana z namenom:

¹ <https://www.eea.europa.eu/data-and-maps/indicators/transport-emissions-of-greenhouse-gases/transport-emissions-of-greenhouse-gases-10>.

² <http://www.imo.org/en/OurWork/Environment/PollutionPrevention/AirPollution/Pages/Greenhouse-Gas-Studies-2014.aspx>.

³ Resolucija IMO MEPC.203(62).

⁴ COM(2013) 479.

⁵ Uredba (EU) 2015/757 Evropskega parlamenta in Sveta z dne 29. aprila 2015 o spremljanju emisij ogljikovega dioksida iz pomorskega prevoza, poročanju o njih in njihovem preverjanju ter spremembi Direktive 2009/16/ES (UL L 123, 19.5.2015, str. 55).

⁶ Delegirana uredba Komisije (EU) 2016/2072 o dejavnostih preverjanja in akreditaciji preveriteljev na podlagi Uredbe (EU) 2015/757 (UL L 320, 26.11.2016, str. 5) in Delegirana uredba Komisije (EU)

- zbiranja zanesljivih in preverjenih podatkov o emisijah CO₂ za vse ladje z bruto tonažo 5000 ali več, ki opravljajo postanke v pristaniščih Evropskega gospodarskega prostora (v nadaljnjem besedilu: EGP), vključno z emisijami CO₂ navedenih ladij v pristaniščih;
- zagotavljanja zanesljivih informacij v podporo prihodnjim odločitvam glede oblikovanja politik in izvajanju političnih instrumentov ter omogočanja izvajanja mednarodnih ciljev ali ukrepov (npr. na področju energijske učinkovitosti);
- zagotavljanja potrebne preglednosti v zvezi s podatki z namenom spodbujanja uporabe novih tehnologij in operativnih ukrepov za okolju prijaznejše ladje.

V skladu z uredbo EU o SPP morajo ladijske družbe poročati o svojih letnih emisijah CO₂ in drugih ustreznih informacijah, povezanih s plovbo njihovih ladij v pristanišča EGP in iz njih ter znotraj pristanišč EGP. Izvajanje obveznosti ladijskih družb se je začelo leta 2017 s pripravo načrtov za spremljanje in njihovo predložitvijo akreditiranim preveriteljem. Spremljanje porabe goriva, emisij CO₂ in energijske učinkovitosti se izvaja od leta 2018, prva poročila o emisijah pa naj bi bila predložena aprila 2019.

Leta 2016, po začetku veljavnosti Pariškega sporazuma in sprejetju uredbe EU o SPP, je Odbor IMO za varstvo morskega okolja (v nadaljnjem besedilu: MEPC) sprejel spremembe konvencije MARPOL, s katerimi se je vzpostavil pravni okvir za svetovni sistem zbiranja podatkov o porabi goriva ladij (v nadaljnjem besedilu: svetovni sistem zbiranja podatkov IMO). Dogovor o podrobnostih in izvedbenih postopkih svetovnega sistema zbiranja podatkov IMO je bil sklenjen pozneje, in sicer v okviru „smernic“, ki so bile sprejete na 70. zasedanju MEPC oktobra 2016 in 71. zasedanju MEPC julija 2017. Obveznosti spremljanja na podlagi svetovnega sistema zbiranja podatkov IMO se bodo začele izvajati leta 2019, poročanje o njih pa leta 2020.

Zato bodo morale od januarja 2019 ladje, ki izvajajo dejavnosti pomorskega prevoza, izpolnjevati tako zahteve glede spremljanja in poročanja iz uredbe EU o SPP kot tiste, ki izhajajo iz svetovnega sistema zbiranja podatkov IMO.

Sočasni obstoj navedenih sistemov spremljanja, poročanja in preverjanja na ravni EU in na svetovni ravni je predviden že v uredbi EU o SPP. V členu 22 navedene uredbe je navedeno: „V primeru, da se doseže mednarodni sporazum o globalnem sistemu za spremljanje emisij toplogrednih plinov, poročanje o njih in njihovo preverjanje [...], Komisija pregleda to uredbo in po potrebi predlaga spremembe te uredbe, da se zagotovi skladnost s tem mednarodnim sporazumom.“

2016/2071 z dne 22. septembra 2016 o spremembi Uredbe (EU) 2015/757 Evropskega parlamenta in Sveta glede metod za spremljanje emisij ogljikovega dioksida ter pravil za spremljanje drugih pomembnih informacij (UL L 320, 26.11.2016, str. 1).

⁷ Izvedbena uredba Komisije (EU) 2016/1927 z dne 4. novembra 2016 o predlogah načrtov za spremljanje, poročil o emisijah in listin o skladnosti v skladu z Uredbo (EU) 2015/757 Evropskega parlamenta in Sveta o spremljanju emisij ogljikovega dioksida iz pomorskega prevoza, poročanju o njih in njihovem preverjanju (UL L 299, 5.11.2016, str. 1–21) in Izvedbena uredba Komisije (EU) 2016/1928 z dne 4. novembra 2016 o določitvi prepeljanega tovora za kategorije ladij, ki niso potniške ladje, ladje ro-ro ali kontejnerske ladje, na podlagi Uredbe (EU) 2015/757 Evropskega parlamenta in Sveta o spremljanju emisij ogljikovega dioksida iz pomorskega prevoza, poročanju o njih in njihovem preverjanju (UL L 299, 5.11.2016, str. 22–25).

Glavni cilj tega predloga je torej spremeniti uredbo EU o SPP, da bi se ustrezno upošteval novi svetovni sistem zbiranja podatkov IMO, in sicer da se omogoči racionalizacija in čim večje zmanjšanje upravnega bremena za družbe in uprave, obenem pa ohranijo cilji uredbe EU o SPP.

- **Skladnost z veljavnimi predpisi s področja zadevne politike**

Glavne predlagane spremembe uredbe EU o SPP so v skladu z obstoječimi določbami politike na tem področju, saj ne bi smele ogroziti ključnih ciljev sistema EU za SPP, prav tako pa so na splošno v skladu s podnebno politiko EU. Cilj tega predloga je zlasti ohraniti predvideni pozitivni učinek uredbe EU o SPP, kar zadeva zbiranje zanesljivih in preverjenih podatkov, prispevanje k prihodnjim odločitvam glede oblikovanja politik ter spodbujanje energijsko učinkovitejših ukrepov in ravnanja v ladijskem prevozu.

Poleg tega ta predlog sledi pristopu, določenemu v okviru drugih politik EU za zmanjšanje emisij, po katerem imajo spremljanje emisij TPG, poročanje o njih in njihovo preverjanje glavno vlogo pri zagotavljanju učinkovitega izvajanja podnebnih politik EU, kot na primer v okviru sistema za trgovanje z emisijami. Predlog je v skladu z določbami o preglednosti v okviru sistema EU za trgovanje z emisijami, tudi kar zadeva preverjanje, ki ga izvajajo tretje osebe.

- **Skladnost z drugimi politikami Unije**

EU je marca 2015 UNFCCC predložila nacionalno določen prispevek EU in njenih držav članic, pri čemer se je obvezala k zavezujočemu cilju vsaj 40 % domačega zmanjšanja emisij TGP v celotnem gospodarstvu do leta 2030 v primerjavi z ravnmi iz leta 1990, kar je v skladu z okvirom podnebne in energetske politike do leta 2030, ki ga je oktobra 2014 potrdil Evropski svet in je bil pozneje tudi uzakonjen⁸. Vsi sektorji morajo prispevati k prehodu na nizkoogljično gospodarstvo in ciljem Pariškega sporazuma.

Predlog je v skladu s strategijo za mobilnost z nizkimi emisijami, v kateri so obravnavani ukrepi za dodatno zmanjšanje emisij TGP v prometu kot del širših prizadevanj za dekarbonizacijo, ki jih izvaja in h katerim se je zavezala EU, vključno za obdobje do leta 2030⁹.

Uredba EU o SPP z zagotavljanjem zanesljivih informacij o emisijah CO₂ posameznih ladij ključno prispeva k lažšanju prihodnjega sprejemanja odločitev na ravni Unije in urejanju morebitnih prihodnjih podnebnih politik v tem sektorju. To ključno načelo je ohranjeno tudi v tem predlogu. Uredba EU o SPP je kot obstoječi instrument politike EU prvi korak v pravo smer, ki bi ga bilo treba uporabljati kot podlago za nadaljnji razvoj politike.

Ta predlog je tudi v skladu z načelom Evropske unije, po katerem je najpomembnejša energijska učinkovitost, saj bi moral okrepiti izvajanje ukrepov za energijsko učinkovitost v sektorju ladijskega prevoza.

2. PRAVNA PODLAGA, SUBSIDIARNOST IN SORAZMERNOST

- **Pravna podlaga**

⁸ Direktiva (EU) 2018/410, Uredba (EU) 2018/842 in Uredba (EU) 2018/841 o rabi zemljišč.

⁹ COM(2016) 501.

Členi od 191 do 193 Pogodbe o delovanju Evropske unije (v nadaljnjem besedilu: PDEU) potrjujejo in določajo pristojnosti EU na področju podnebnih sprememb. Pravna podlaga tega predloga je člen 192 PDEU.

- **Subsidiarnost (za neizključno pristojnost)**

V skladu z načelom subsidiarnosti iz člena 5 Pogodbe o Evropski uniji je cilje tega predloga mogoče doseči zgolj s predlogom Komisije na ravni EU, saj je namen predloga spremeniti obstoječo zakonodajo EU.

Prednost zbiranja in objavljanja podatkov o emisijah in energijski učinkovitosti ladij na ravni EU je, da so rezultati popolnoma primerljivi, saj temeljijo na enotnih zahtevah. To bolje prispeva k odpravljanju tržnih ovir zaradi pomanjkanja informacij.

- **Sorazmernost**

Ta predlog je v skladu z načelom sorazmernosti, ker ne presega tistega, kar je potrebno za doseganje ciljev uredbe EU o SPP, obenem pa zagotavlja pravilno delovanje notranjega trga in konkurenčnost evropske industrije ladijskega prevoza.

- **Izbira instrumenta**

Ta predlog o spremembi uredbe temelji na dejstvu, da je cilj predloga spremeniti obstoječo uredbo EU o SPP.

3. REZULTATI NAKNADNIH OCEN, POSVETOVANJ Z ZAINTERESIRANIMI STRANMI IN OCEN UČINKA

- **Naknadne ocene/preverjanja ustreznosti obstoječe zakonodaje**

Ustrezno je omeniti, da je pregled uredbe EU o SPP izveden brez predhodnega vrednotenja, saj bi bilo to mogoče izvesti šele pred koncem leta 2019, po koncu prvega cikla skladnosti. Vrednotenje obstoječe uredbe EU o SPP zato ni bilo vključeno v pripravljalo delo in se ni upoštevalo pri oceni možnosti politik.

- **Posvetovanja z zainteresiranimi stranmi**

Predlagane spremembe uredbe EU o SPP so v veliki meri v skladu z interesi zainteresiranih strani, izraženimi v odgovorih na spletno javno posvetovanje in ciljno elektronsko posvetovanje. Organizacije civilne družbe, nacionalni akreditacijski organi, raziskovalne ustanove in državljani/posamezniki se v veliki meri strinjajo, da je treba pri spreminjanju uredbe EU o SPP ohraniti nekatere pomembne cilje. Ti vključujejo ozaveščanje o zmanjšanju emisij, zagotavljanje zanesljivih informacij o porabi goriva in energijski učinkovitosti subjektom na trgu ter zbiranje podatkov za informirano oblikovanje politik. Za sektor ladijskega prevoza je glavna prednostna naloga zmanjšanje upravnega bremena. Navedene cilje, zlasti zbiranje zanesljivih podatkov za razvoj prihodnjih politik in zmanjšanje upravnega bremena, v veliki meri podpirajo tudi države članice EGP in preveritelji sistema EU za SPP.

- **Zbiranje in uporaba strokovnih mnenj**

Študije o projekciji emisij temeljijo na ustreznih podatkih iz 3. študije IMO o TGP¹⁰ ter so bile upoštevane zlasti v zvezi z emisijami in napovedmi emisij za mednarodni ladijski prevoz ter potencialom za zmanjšanje emisij, ki izhajajo iz tehničnih in operativnih ukrepov sektorja mednarodnega ladijskega prevoza.

- **Delovni dokument služb Komisije – ocena učinka**

Ocena učinka je bila izvedena, da bi se določili elementi uredbe EU o SPP, ki bi jih bilo mogoče uskladiti z elementi svetovnega sistema zbiranja podatkov IMO. Ta dokument dopolnjuje oceno učinka, ki je bila priložena predlogu leta 2013 in v katero je bila vključena ocena stroškov, povezanih z uredbo EU o SPP. Poleg tega novi delovni dokument služb Komisije, ki vsebuje to oceno učinka, temelji na začetni oceni učinka, objavljeni junija 2017, in javnemu posvetovanju, izvedenemu decembra 2017.

Odbor Evropske komisije za regulativni nadzor je ocenil osnutek ocene učinka in 13. julija 2018 o njem izdal pozitivno mnenje. Odbor je podal priporočila za nadaljnje izboljšanje poročila, ki so obravnavana v revidiranem poročilu. Povzetek ocene učinka in mnenje Odbora za regulativni nadzor sta na voljo na spletišču Komisije¹¹.

Ob upoštevanju potrebe po ohranitvi ključnih ciljev uredbe EU o SPP sta bila vnaprej ovržena dva elementa, ki bi se morda lahko uskladila, in sicer upravljanje ter poročanje o emisijah CO₂. Možnost usklajevanja upravljanja ni bila obravnavana kot mogoča rešitev, saj bi pomenila, da bi lahko EU in njene države članice zbirale zgolj podatke o emisijah ladij, ki plujejo pod zastavo EU, kar bi izločilo emisije TGP ladij, ki ne plujejo pod zastavo EU, pri plovbi, ki vključuje pristanišča EGP. Prav tako bi usklajevanje na področju poročanja o emisijah CO₂ pomenilo, da ladje ne bi poročale o podatkih glede emisij CO₂. To bi bilo povsem v nasprotju s ciljem uredbe EU o SPP, ki je povezan z emisijami CO₂ ladij in njihovim vplivom na podnebje.

Ob upoštevanju navedenih omejitev so bile v oceni učinka ocenjene tri možnosti politike:

Možnost 1 – osnovni scenarij

Ta možnost odraža stanje brez ukrepanja.

Možnost 2 – racionalizacija

V okviru te možnosti so bile ocenjene različne možnosti uskladitve, in sicer v zvezi s področjem uporabe, opredelitvijo pojmov, parametri spremljanja, načrti in predlogami za spremljanje, preverjanjem in preglednostjo.

Možnost 3 – velika konvergenca

V okviru te možnosti bi se uredba EU o SPP spremenila, tako da bi se vsi njeni tehnični vidiki uskladili s skupnim sistemom zbiranja podatkov IMO, pri čemer obstaja tveganje, da bi se ogrozil njen pričakovani učinek na trg.

Primerjava treh možnosti je pripeljala do naslednjih zaključkov.

¹⁰ <http://www.imo.org/en/OurWork/Environment/PollutionPrevention/AirPollution/Documents/Third%20Greenhouse%20Gas%20Study/GHG3%20Executive%20Summary%20and%20Report.pdf>.

¹¹ <http://ec.europa.eu/transparency/regdoc/?fuseaction=ia&language=sl>.

Ustrezna uskladitev opredelitev pojmov, parametrov spremljanja ter načrtov in predlog za spremljanje bi prispevala k zmanjšanju upravnega bremena ladijskih družb in nacionalnih organov ter tako spodbujala skladnost z obveznostmi poročanja v okviru zadevnih sistemov.

Obenem to ne bi ogrožalo ciljev trenutne uredbe EU o SPP in njenih predvidenih pozitivnih učinkov.

Nasprotno bi uskladitev elementov, kot so področje uporabe, preverjanje in preglednost, močno vplivala na cilje uredbe EU o SPP, pri tem pa ne bi nujno prispevala k znatnemu zmanjšanju upravnega bremena. Kar zadeva preglednost, razpoložljivost podatkov o energijski učinkovitosti na ravni ladij spodbuja sprejemanje ukrepov za večjo energijsko učinkovitost, z uskladitvijo določb o preglednosti pa bi se tovrstne koristi izgubile. V primeru uskladitve zahtev za preverjanje bi se morali odpovedati usklajenemu in neodvisnemu sistemu preverjanja, ki ga izvajajo tretje osebe. Uskladitev področja uporabe bi pomenila nepopolne informacije o emisijah, povezanih z EGP.

Zato je kot prednostna možnost opredeljena možnost 2 (racionalizacija). Predlaga se ustrezna uskladitev elementov, kot so opredelitve pojmov, parametri spremljanja ter načrti in predloge za spremljanje.

- **Ustreznost in poenostavitev ureditve**

Predlagani pristop racionalizacije bi v primerjavi z možnostjo brez sprememb zmanjšal prizadevanja, potrebna za zagotavljanje skladnosti. Kot je pojasnjeno zgoraj, bi prispeval k zmanjšanju upravnega bremena ladijskih družb in spodbudil skladnost z obveznostmi poročanja v okviru zadevnih sistemov spremljanja, poročanja in preverjanja. V zvezi s tem se predpostavlja, da predlagani pregled uredbe EU o SPP izpolnjuje zahteve programa REFIT, ki zahteva preučitev možnosti za poenostavitev in izboljšanje učinkovitosti zakonodaje EU.

- **Temeljne pravice**

Predlog spoštuje temeljne pravice in upošteva načela, priznana zlasti v Listini Evropske unije o temeljnih pravicah. Prispeva predvsem k cilju zagotavljanja visoke ravni varstva okolja v skladu z načelom trajnostnega razvoja iz člena 37 Listine o temeljnih pravicah Evropske unije.

4. PRORAČUNSKÉ POSLEDICE

Predlog ne vpliva na proračun Unije.

5. DRUGI ELEMENTI, KI JIH JE TREBA RAZJASNITI

- **Natančnejša pojasnitev posameznih določb predloga**

Komisija je v odgovor na napredek, dosežen na zasedanjih MEPC oktobra 2016 in julija 2017 v zvezi s sprejetjem ustreznih smernic za svetovni sistem zbiranja podatkov IMO, izvedla analizo na podlagi člena 22 uredbe EU o SPP.

Cilj tega predloga je zmanjšati upravno breme ladij, ki izvajajo dejavnosti pomorskega prevoza in jih zadevata tako uredba EU o SPP kot svetovni sistem zbiranja podatkov IMO, obenem pa ohraniti posebne cilje ukrepov EU na tem področju.

Zato se predlagajo naslednje spremembe:

1. Pri opredelitvah pojmov „družba“ in „poročevalno obdobje“ ter pripisovanju obveznosti spremljanja in poročanja v primeru „zamenjave družbe“ je treba upoštevati vzporedne določbe svetovnega sistema zbiranja podatkov IMO. S tem bo zagotovljeno, da bodo isti pravni subjekti spremljali in poročali za svoje ladje, ki izvajajo dejavnosti pomorskega prevoza, povezane z EGP, v skladu s podobno izračunanimi poročevalnimi obdobji tako v okviru uredbe EU o SPP kot v okviru svetovnega sistema zbiranja podatkov IMO. V ta namen se bosta spremenila člen 3 in člen 11(2) uredbe EU o SPP.
2. Treba bi bilo upoštevati določbe svetovnega sistema zbiranja podatkov IMO v zvezi s podatki, ki jih je treba spremljati in o njih letno poročati, da bi se zagotovilo zbiranje racionaliziranih podatkov za dejavnosti ladij, ki zadevajo oba sistema. V ta namen bi bilo treba kot parameter obveznega poročanja opredeliti „nosilnost“, „prepeljani tovor“ pa bi moral ostati parameter prostovoljnega spremljanja, in sicer za družbe, ki so na podlagi prepeljanega tovora pripravljene zagotoviti izračun povprečne energijske učinkovitosti svojih ladij. Parameter „čas, preživet na morju“, ki se trenutno uporablja v ladijskem prevozu v EU, bi bilo treba nadomestiti s pojmom „ure plovbe“, kot je opredeljen v svetovnem sistemu zbiranja podatkov IMO. Poleg tega bi moral izračun „preplute razdalje“ temeljiti na možnostih, ohranjenih v okviru ustreznih smernic svetovnega sistema zbiranja podatkov IMO. V ta namen se bodo spremenili člen 6(3), člen 9(1), člen 10, člen 11(3) in člen 21(2) uredbe EU o SPP ter del A(1) Priloge II k navedeni uredbi.
3. Minimalno vsebino načrtov za spremljanje bi bilo treba racionalizirati, tako da bi se upoštevale smernice IMO za razvoj načrta upravljanja energijske učinkovitosti ladij (v nadaljnjem besedilu: SEEMP), razen za tiste določbe, ki so potrebne za zagotavljanje, da se v okviru uredbe EU o SPP spremljanje in poročanje izvajata samo za tiste podatke, ki so povezani z EU. V ta namen se bo spremenil člen 6(3) navedene uredbe.

Po drugi strani bi bilo treba ohraniti nekatere ustrezne elemente uredbe EU o SPP. Ti so naslednji:

1. Ohranjeno bo področje uporabe, kar zadeva ladje in dejavnosti, zajete v uredbi EU o SPP (tj. večina ladij z bruto tonažo 5000 ali več, ki opravljajo postanke v pristaniščih EU za namene pomorskega prevoza). Dejavnosti ladij, ki se ne štejejo za pomorski prevoz, kot so čiščenje in poglobljanje morskega dna, polaganje cevovodov in podpiranje dejavnosti v zvezi z napravami na morju, bodo še naprej izvzete iz zahtev glede spremljanja in poročanja.
2. Tudi spremljanje emisij CO₂ ladij v pristaniščih Unije in poročanje o njih je treba izvajati ločeno, da bi se spodbudila uporaba razpoložljivih ukrepov za zmanjševanje emisij CO₂ v pristaniščih EU ter povečala ozaveščenost o emisijah iz ladijskega prevoza. Poleg tega je treba spremljati podatke o notranjih plovbah v kateri koli državi članici EU in o njih poročati, da bi se organom držav članic zagotovili zanesljivi in primerljivi podatki o njihovih nacionalnih emisijah iz ladijskega prevoza. Trenutne določbe SPP o preverjanju podatkov, ki ga izvajajo akreditirane tretje osebe, je treba obdržati, da bi se ohranil cilj EU glede zagotavljanja zanesljivih in časovno primerljivih informacij za nadaljnje sprejemanje odločitev na ravni EU ali na svetovni ravni.

3. Ohraniti je treba tudi določbe uredbe EU o SPP glede objave podatkov o emisijah CO₂ in energijski učinkovitosti posameznih ladij, da se olajša odpravljanje tržnih ovir, ki zavirajo širjenje energijsko učinkovitejših tehnologij in ravnanja v sektorju.

Predlog

UREDBA EVROPSKEGA PARLAMENTA IN SVETA

o spremembi Uredbe (EU) 2015/757, da bi se ustrezno upošteval svetovni sistem zbiranja podatkov o porabi goriva ladij

(Besedilo velja za EGP)

EVROPSKI PARLAMENT IN SVET EVROPSKE UNIJE STA –

ob upoštevanju Pogodbe o delovanju Evropske unije in zlasti člena 192(1) Pogodbe,

ob upoštevanju predloga Evropske komisije,

po posredovanju osnutka zakonodajnega akta nacionalnim parlamentom,

ob upoštevanju mnenja Evropskega ekonomsko-socialnega odbora¹²,

ob upoštevanju mnenja Odbora regij¹³,

v skladu z rednim zakonodajnim postopkom¹⁴,

ob upoštevanju naslednjega:

- (1) Pomorski prevoz zaradi emisij ogljikovega dioksida (v nadaljnjem besedilu: CO₂) iz ladijskega prevoza vpliva na svetovno podnebje. Leta 2015 je predstavljal 13 % skupnih emisij toplogrednih plinov iz prometa v Uniji¹⁵. Mednarodni pomorski ladijski prevoz ostaja edini način prevoza, ki ni vključen v zavezo Unije za zmanjšanje emisij toplogrednih plinov.
- (2) Vsi gospodarski sektorji bi morali prispevati k zmanjšanju emisij toplogrednih plinov v skladu z zavezami sozakonodajalcev, kot so izražene v Uredbi (EU) 2018/842 Evropskega parlamenta in Sveta¹⁶ in Direktivi (EU) 2018/410 Evropskega parlamenta in Sveta¹⁷.
- (3) Evropski parlament je v resoluciji iz februarja 2014 o okviru podnebne in energetske politike do 2030 pozval Komisijo in države članice, naj določijo zavezujoč cilj Unije,

¹² UL C [...], [...], str. [...].

¹³ XXX

¹⁴ XXX

¹⁵ <https://www.eea.europa.eu/data-and-maps/indicators/transport-emissions-of-greenhouse-gases/transport-emissions-of-greenhouse-gases-10>.

¹⁶ Uredba (EU) 2018/842 Evropskega parlamenta in Sveta z dne 30. maja 2018 o zavezujočem letnem zmanjšanju emisij toplogrednih plinov za države članice v obdobju od 2021 do 2030 kot prispevku k podnebnim ukrepom za izpolnitev zavez iz Pariškega sporazuma ter o spremembi Uredbe (EU) št. 525/2013 (UL L 156, 19.6.2018, str. 26).

¹⁷ Direktiva (EU) 2018/410 Evropskega parlamenta in Sveta z dne 14. marca 2018 o spremembi Direktive 2003/87/ES za krepitev stroškovno učinkovitega zmanjšanja emisij in nizkoogljičnih naložb ter Sklepa (EU) 2015/1814 (UL L 76, 19.3.2018, str. 3).

da se do leta 2030 emisije toplogrednih plinov zmanjšajo za vsaj 40 % v primerjavi z ravnmi iz leta 1990. Poleg tega je Evropski parlament opozoril, da bodo morali za ustrezen prispevek Unije v okviru svetovnih prizadevanj za zmanjšanje emisij toplogrednih plinov k zmanjšanju navedenih emisij prispevati vsi gospodarski sektorji.

- (4) Evropski svet je v svojih sklepih z dne 24. oktobra 2014 potrdil zavezujoč cilj Unije, da se do leta 2030 doseže vsaj 40-odstotno zmanjšanje domačih emisij toplogrednih plinov v primerjavi z letom 1990. Evropski svet je tudi poudaril, da je pomembno zmanjšati emisije toplogrednih plinov in tveganja, povezana z odvisnostjo od fosilnih goriv, v prometnem sektorju, ter pozval Komisijo, naj nadalje preuči instrumente in ukrepe za celovit in tehnološko nevtralen pristop, med drugim glede spodbujanja zmanjševanja emisij, obnovljivih virov energije in energijske učinkovitosti v prevozu.
- (5) Komisija je na podlagi bele knjige Unije o prometu iz leta 2011¹⁸ leta 2013 sprejela strategijo za postopno vključevanje pomorskih emisij v politiko Unije za zmanjšanje emisij toplogrednih plinov¹⁹.
- (6) Evropski parlament in Svet sta aprila 2015 sprejela Uredbo (EU) 2015/757 o spremljanju emisij ogljikovega dioksida iz pomorskega prevoza, poročanju o njih in njihovem preverjanju²⁰ (v nadaljnjem besedilu: uredba EU o SPP), ki je bila leta 2016 dopolnjena z dvema delegiranimi²¹ in dvema izvedbenima uredbama²². Cilj uredbe EU o SPP je zbirati podatke o emisijah iz ladijskega prevoza za nadaljnje oblikovanje politik in spodbujati zmanjšanje emisij z zagotavljanjem informacij o učinkovitosti ladij zadevnim trgov. V skladu z uredbo EU o SPP morajo družbe od leta 2018 letno spremljati porabo goriva, emisije CO₂ ter energijsko učinkovitost svojih ladij na plovbah v pristanišča Evropskega gospodarskega prostora (v nadaljnjem besedilu: EGP) in iz njih, o njih poročati in jih preverjati. Uredba EU o SPP se uporablja tudi za emisije CO₂ v pristaniščih EGP. Prva poročila o emisijah naj bi se predložila do 30. aprila 2019.
- (7) V členu 22 uredbe EU o SPP je navedeno, da bo Komisija v primeru mednarodnega sporazuma o svetovnem sistemu za spremljanje, poročanje in preverjanje pregledala

¹⁸ https://ec.europa.eu/transport/sites/transport/files/themes/strategies/doc/2011_white_paper/white-paper-illustrated-brochure_en.pdf.

¹⁹ COM(2013) 479.

²⁰ Uredba (EU) 2015/757 Evropskega parlamenta in Sveta z dne 29. aprila 2015 o spremljanju emisij ogljikovega dioksida iz pomorskega prevoza, poročanju o njih in njihovem preverjanju ter spremembi Direktive 2009/16/ES (UL L 123, 19.5.2015, str. 55).

²¹ Delegirana uredba Komisije (EU) 2016/2072 z dne 22. septembra 2016 o dejavnostih preverjanja in akreditaciji preveriteljev na podlagi Uredbe (EU) 2015/757 Evropskega parlamenta in Sveta o spremljanju emisij ogljikovega dioksida iz pomorskega prevoza, poročanju o njih in njihovem preverjanju (UL L 320, 26.11.2016, str. 5); Delegirana uredba Komisije (EU) 2016/2071 z dne 22. septembra 2016 o spremembi Uredbe (EU) 2015/757 Evropskega parlamenta in Sveta glede metod za spremljanje emisij ogljikovega dioksida ter pravil za spremljanje drugih pomembnih informacij (UL L 320, 26.11.2016, str. 1).

²² Izvedbena uredba Komisije (EU) 2016/1927 z dne 4. novembra 2016 o predlogah načrtov za spremljanje, poročil o emisijah in listin o skladnosti v skladu z Uredbo (EU) 2015/757 Evropskega parlamenta in Sveta o spremljanju emisij ogljikovega dioksida iz pomorskega prevoza, poročanju o njih in njihovem preverjanju (UL L 299, 5.11.2016, str. 1); Izvedbena uredba Komisije (EU) 2016/1928 z dne 4. novembra 2016 o določitvi prepeljanega tovora za kategorije ladij, ki niso potniške ladje, ladje ro-ro ali kontejnerske ladje, na podlagi Uredbe (EU) 2015/757 Evropskega parlamenta in Sveta o spremljanju emisij ogljikovega dioksida iz pomorskega prevoza, poročanju o njih in njihovem preverjanju (UL L 299, 5.11.2016, str. 22).

uredbo EU o SPP in po potrebi predlagala spremembe, da se zagotovi skladnost s tem mednarodnim sporazumom.

- (8) V okviru Pariškega sporazuma, ki je bil sprejet na 21. Konferenci pogodbenic Okvirne konvencije Združenih narodov o spremembi podnebja (UNFCCC)²³ decembra 2015, so Unija in njene države članice sprejele cilj zmanjšanja emisij v celotnem gospodarstvu. V okviru Mednarodne pomorske organizacije (v nadaljnjem besedilu: IMO) potekajo prizadevanja za zmanjšanje emisij v pomorskem prevozu, kar bi bilo treba spodbujati. IMO je oktobra 2016 sprejela²⁴ sistem zbiranja podatkov o porabi goriva ladij (v nadaljnjem besedilu: svetovni sistem zbiranja podatkov IMO).
- (9) Ob upoštevanju sočasnega obstoja navedenih sistemov spremljanja, poročanja in preverjanja je Komisija na podlagi člena 22 uredbe EU o SPP ocenila, kako ju uskladiti, da bi se zmanjšalo upravno breme za ladje, hkrati pa ohranili cilji uredbe EU o SPP.
- (10) V oceni učinka je bilo ugotovljeno, da bi delna uskladitev navedenih sistemov spremljanja, poročanja in preverjanja lahko prispevala k zmanjšanju upravnega bremena ladijskih družb in hkrati ohranila ključne cilje uredbe EU o SPP. Vendar takšna delna uskladitev ne bi smela spreminjati uredbe EU o SPP, kar zadeva upravljanje, področje uporabe ter zahteve glede preverjanja, preglednosti in poročanja o emisijah CO₂, saj bi s tem resno ogrozila cilje navedene uredbe in vplivala na njeno zmožnost prispevanja k prihodnjim odločitvam glede oblikovanja politik ter spodbujanja energijsko učinkovitejših ukrepov in ravnanja v ladijskem prevozu. Zato bi bilo treba kakršne koli spremembe uredbe EU o SPP z namenom usklajevanja s svetovnim sistemom zbiranja podatkov IMO omejiti na opredelitve pojmov, parametre spremljanja ter načrte in predloge za spremljanje.
- (11) S spremembami uredbe EU o SPP bi bilo treba zagotoviti, da so isti pravni subjekti odgovorni za spremljanje v podobno izračunanih poročevalnih obdobjih, kadar dejavnosti ladje zadevajo oba sistema. Zato bi bilo treba opredelitve v zvezi z družbami in poročevalnimi obdobji, tudi v primeru zamenjave družbe, spremeniti, tako da bi se upoštevale določbe IMO.
- (12) Treba bi bilo upoštevati določbe svetovnega sistema zbiranja podatkov IMO o podatkih, ki jih je treba spremljati in o njih letno poročati, da bi se zagotovilo zbiranje racionaliziranih podatkov za dejavnosti ladij, ki zadevajo oba sistema. V ta namen bi bilo treba obvezno poročati o parametru „nosilnost“, poročanje o „prepeljanem tovoru“ pa bi moralo ostati prostovoljno. „Čas, preživet na morju“ bi bilo treba nadomestiti z opredelitvijo pojma svetovnega sistema zbiranja podatkov IMO „ure plovbe“. Poleg tega bi moral izračun „preplute razdalje“ temeljiti na svetovnem sistemu zbiranja podatkov IMO²⁵, da bi se zmanjšalo upravno breme.
- (13) Vsebina načrtov za spremljanje bi se morala racionalizirati, tako da bi se upošteval svetovni sistem zbiranja podatkov IMO, razen za tiste dele načrtov, ki so potrebni za zagotavljanje, da se v okviru uredbe EU o SPP spremljanje in poročanje izvajata samo za tiste podatke, ki so povezani z Unijo. Zato bi morale kakršne koli določbe „po posameznih plovbah“ ostati del načrta za spremljanje.

²³ Pariški sporazum (UL L 282, 19.10.2016, str. 4).

²⁴ Resolucija IMO MEPC.278(70) o spremembi Priloge VI h konvenciji MARPOL.

²⁵ Resolucija IMO MEPC.282(70).

- (14) Da bi se zagotovilo dosledno izvajanje spremljanja, poročanja in preverjanja za trenutno poročevalno obdobje, je treba odložiti datum začetka uporabe.
- (15) Cilj Uredbe (EU) 2015/757 je spremljati emisije CO₂ ladij, ki opravljajo postanke v pristaniščih EGP, poročati o njih in jih preverjati, kar je prvi korak v okviru večfaznega pristopa za zmanjšanje emisij toplogrednih plinov. Tega cilja države članice ne morejo zadovoljivo doseči same, temveč se zaradi obsega in učinkov lažje doseže na ravni Unije. Svetovni sistem zbiranja podatkov IMO bi bilo treba upoštevati in ta uredba zagotavlja, da bodo podatki, zbrani na podlagi enotnih zahtev, še naprej primerljivi in zanesljivi. Unija bi zato lahko sprejela ukrepe v skladu z načelom subsidiarnosti iz člena 5 Pogodbe o Evropski uniji. V skladu z načelom sorazmernosti iz navedenega člena ta uredba ne presega tistega, kar je potrebno za doseganje navedenega cilja.
- (16) Uredbo (EU) 2015/757 bi bilo zato treba ustrezno spremeniti.

SPREJELA NASLEDNJO UREDBO:

Člen 1

- (1) Člen 3 se spremeni:

- (a) točka (d) se nadomesti z naslednjim:

„(d) „družba“ pomeni lastnika ladje ali katero koli drugo organizacijo ali osebo, kot je upravljavec ali zakupnik ladje brez posadke, ki je od lastnika ladje prevzela odgovornost za upravljanje ladje in privolila, da prevzame vse dolžnosti in odgovornosti, ki jih nalaga Uredba Evropskega parlamenta in Sveta (ES) št. 336/2006;“;

- (b) točka (m) se nadomesti z naslednjim:

„(m) „poročevalno obdobje“ pomeni obdobje od vključno 1. januarja do vključno 31. decembra. Za plovbe, ki se začnejo v enem in končajo v drugem koledarskem letu, se podatki za posamezno leto upoštevajo pri zadevnem koledarskem letu;“;

- (c) doda se nova točka (p):

„(p) „nosilnost“ pomeni razliko v tonah med izpodrivom ladje ob poletnem tovrnem ugrezu v vodi s specifično težo 1 025 kg/m³ in težo prazne ladje. Poletni tovrni ugrez je treba šteti za največji poletni ugrez, kakor je potrjen v knjigi stabilnosti, odobreni s strani uprave ali organizacije, ki jo uprava priznava.“.

- (2) Člen 6 se spremeni:

- (a) odstavek 3 se spremeni:

- (i) točke (a), (b) in (c) se nadomestijo z naslednjim:

„(a) podatke o ladji, vključno z imenom, identifikacijsko številko IMO, vrsto ladje in imenom družbe;“;

„(b) opis motorjev ladje ter drugih porabnikov goriva in vrst goriva;“;

- „(c) faktorje emisije;“;
 - (ii) točka (d) se črta;
 - (iii) točka (g) se črta;
 - (iv) v točki (h) se točka (iii) nadomesti z naslednjim:
 - „(iii) postopki, odgovornostmi, formulami in podatkovnimi viri za določitev in evidentiranje ur plovbe;“;
 - (v) točka (i) se nadomesti z naslednjim:
 - „(i) kakovost podatkov, vključno s postopki za prepoznavanje in odpravljanje vrzeli v podatkih;“.
- (3) V členu 9 se odstavek 1 spremeni:
 - (a) točki (e) in (f) se nadomestita z naslednjim:
 - „(e) ure plovbe;“;
 - „(f) prepeljani tovor (prostovoljno);“.
- (4) Člen 10 se spremeni:
 - (a) točka (h) se nadomesti z naslednjim:
 - „(h) skupno število ur plovbe;“.
- (5) Člen 11 se spremeni:
 - (a) odstavek 2 se nadomesti z naslednjim:
 - „2. V primeru zamenjave družbe prejšnja družba čim prej po dokončanju postopka zamenjave in največ tri mesece po njem Komisiji in organom zadevne države zastave predloži poročilo, ki zajema iste elemente kot poročilo o emisijah, vendar samo za obdobje, ko je bila sama odgovorna za izvajanje dejavnosti.“;
 - (b) v odstavku 3(a) se doda nova točka (xi):
 - „(xi) nosilnost ladje;“.
- (6) V členu 21(2) se točka (g) nadomesti z naslednjim:
 - „(g) letno skupno število ur plovbe;“.
- (7) Priloga II se spremeni v skladu s Prilogo k tej uredbi.

Člen 2

Ta uredba začne veljati dvajseti dan po objavi v *Uradnem listu Evropske unije*.

Uporablja se od 1. januarja, ki sledi letu začetka veljavnosti tega akta. Ta uredba je v celoti zavezujoča in se neposredno uporablja v vseh državah članicah.

V Bruslju,
Za Evropski parlament

Predsednik

Za Svet

Predsednik