

Становище на Европейския икономически и социален комитет относно „Предложение за Регламент на Европейския парламент и на Съвета за изменение на Регламент (ЕС) 2015/757 с цел подходящо съобразяване с глобалната система за събиране на данни за консумацията на гориво от корабите“

(COM (2019) 38 final - 2019/0017(COD))

(2019/C 240/10)

Докладчик: **Constantine CATSAMBIS**

Консултация	11.2.2019 г. (Европейски парламент) 13.2.2019 г. (Съвета)
Правно основание	член 192, параграф 1 и член 304 от Договора за функционирането на Европейския съюз
Решение на Бюрото	19.2.2019 г.
Компетентна секция	„Земеделие, развитие на селските райони и околна среда“
Приемане от секцията	25.4.2019 г.
Приемане на пленарна сесия	15.5.2019 г.
Пленарна сесия №	543
Резултат от гласуването („за“/„против“/„възпържал се“)	204/0/2

1. **Заклучения и препоръки**

1.1. Настоящото становище се отнася до предложението на Европейската комисия за изменение на Регламент (ЕС) 2015/757 относно мониторинга, докладването и проверката на емисиите на въглероден диоксид от морския транспорт ⁽¹⁾ („Регламентът на ЕС относно МДП“). Във връзка с това се посочва становището (NAT/616) на докладчика Stefan Back от 2013 г. „Емисии от морския транспорт“ относно предложените изменения за Регламента на ЕС относно МДП от 2015 г., в което са изложени голям брой важни предложения, включително относно член 22 от Регламента от 2015, който беше приет от Комисията и съгласно който Комисията — в случай на международно споразумение за система за мониторинг, докладване и проверка в световен мащаб — ще прегледа Регламента на ЕС относно МДП и, ако е целесъобразно, ще предложи изменения, за да гарантира съгласуваност с международното споразумение.

1.2. Всъщност през 2016 г. Комитетът по опазване на морската среда (MEPC) на Международната морска организация на Организацията на обединените нации прие изменения на Международната конвенция за предотвратяване на замърсяването от кораби (MARPOL), като по този начин беше създадена правната рамка за глобална система за събиране на данни за консумацията на гориво от корабите (глобална ССД на ИМО на ООН), съгласно която задълженията за мониторинг влязоха в сила през януари 2019 г.

1.3. Комисията изтъкна, че осигуряването на частично съответствие на двете системи за мониторинг, докладване и проверка би могло да допринесе за намаляването на административната тежест за корабоплавателните дружества и администрациите, като в същото време се запазят основните цели на Регламента на ЕС относно МДП. За тази цел Комисията предложи ограничено съответствие на Регламента на ЕС относно МДП с глобалната ССД на ИМО на ООН във връзка с определенията, параметрите на мониторинга, мониторинговите планове и образци.

1.4. Предложените промени в Регламента на ЕС относно МДП са следните:

1.4.1. При възлагане на задълженията за докладване в случай на смяна на дружеството трябва да се вземат предвид паралелните разпоредби на глобалната ССД на ИМО на ООН. По този начин ще се гарантира, че едни и същи юридически лица ще извършват мониторинг и ще докладват по аналогично изчислявани отчетни периоди.

1.4.2. Параметърът „превозван товар“ се запазва като доброволен параметър за мониторинг за онези дружества, които желаят да предоставят изчисление на средната енергийна ефективност на техните кораби въз основа на превозвания товар.

1.4.3. Използваният понастоящем параметър „време, прекарано в морето“ е заменен от определението за „часове на плаване“ според глобалната ССД на ИМО на ООН.

1.4.4. За основа при изчисляването на параметъра „изминато разстояние“ следва да се използват предпочитаните варианти според съответните насоки на ССД на ИМО на ООН.

⁽¹⁾ Регламент (ЕС) 2015/757 на Европейския парламент и на Съвета от 29 април 2015 г. относно мониторинга, докладването и проверката на емисиите на въглероден диоксид от морския транспорт и за изменение на Директива 2009/16/ЕО (ОВ L 123, 19.5.2015 г., стр. 55).

1.4.5. Минималното съдържание на мониторинговите планове следва да бъде хармонизирано, за да се вземат предвид „Насоките за разработване на план за управление на енергийната ефективност на корабите“ на ИМО на ООН, с изключение на разпоредбите, които са необходими, за да се гарантира, че само данните, свързани с ЕС, са подложени на мониторинг и докладване според Регламента на ЕС относно МДП.

1.4.6. Емисиите на CO₂ от корабите в пристанища на ЕС също подлежат на отделен мониторинг и докладване, за да се стимулира използването на наличните мерки за намаляване на емисиите на CO₂ в пристанища на Съюза и да се повиши осведомеността относно емисиите от корабоплаването.

1.4.7. Настоящите разпоредби на ЕС относно МДП, касаещи проверката на данни от страна на акредитирани трети страни, следва да останат, за да се запази целта на ЕС за осигуряването на съпоставима във времето и надеждна информация за вземането на решения в бъдеще на равнището на ЕС или в световен мащаб.

1.5. Останалите важни въпроси по отношение на постигането на пълно съответствие с насоките на ССД на ИМО засягат предимно органите за проверка и условията, елементите за мониторинг и публикуването на чувствителни търговски данни. Целта на пълното съответствие на Регламента на ЕС относно МДП със ССД на ИМО на ООН е да се осигури уеднаквена регулаторна уредба в световен план, с цел да се сведе до минимум допълнителната тежест, която оказва голямо въздействие, по-специално върху малките и средните корабоплавателни дружества, и да се предотвратят евентуални изисквания за двойно докладване по две различни системи.

2. Общи бележки

2.1. В становището от 2013 г. ⁽²⁾ ЕИСК постави под въпрос необходимостта и добавената стойност от оперативната информация и данните извън обхвата на консумацията на гориво и емисиите, които съгласно Регламента на ЕС относно МДП подлежат на мониторинг и докладване, и по-специално необходимостта от информация, както е определена в член 9, букви г)—ж) относно мониторинга на параметрите на база плаване, и член 10, букви ж)—й) относно мониторинга на параметри на годишна база, както и приложение II относно мониторинга на друга информация (от значение), тъй като това представлява чувствителна търговска информация и е възможно да възникнат въпроси относно стойността на наличието на тази обобщена информация.

2.2. Като цяло чрез настоящите предложени промени на Регламента на ЕС относно МДП Комисията запазва позицията си по отношение на публикуването на събраните данни от отделните кораби. Предложените промени са изменения от техническо естество, представляващи технически корекции на равнището на параметризацията. В това си качество те не представляват пълно привеждане в съответствие на Регламента на ЕС относно МДП със ССД на ИМО на ООН, както се иска от ИМО на ООН и европейския отрасъл за морски транспорт при техните публични интервенции, и остават нерешени важни въпроси. Те засягат предимно органите за проверка и условията, елементите за мониторинг и публикуването на чувствителни търговски данни.

2.3. В оценката си за предложените промени Комисията следва да вземе предвид факта, че световният отрасъл за морски транспорт е поел категоричен ангажимент за намаляване на емисиите на CO₂ най-малко с 40 % до 2030 г., продължаване на усилията за намаляване със 70 % до 2050 г. в сравнение с 2008 г., както и за намаляване на емисиите на парникови газове най-малко с 50 % до 2050 г. спрямо 2008 г., в съответствие с целите на Парижкото споразумение. През април 2018 г. ИМО на ООН прие първоначална стратегия, която да бъде преразгледана през 2023 г., осигуряваща рамката за разработване и приемане на конкретни мерки за намаляване на емисиите на CO₂ в краткосрочен план, както и предложения за мерки в средно- и дългосрочен план за постигане на подходящо намаляване на емисиите в рамките на договорените срокове и график за изпълнение съгласно договорената от ИМО на ООН пътна карта за декарбонизация до 2050 г.

2.4. Предвид броя и съдържанието на представените от държавите членки и индустрията предложения за разглеждане на предстоящите размисли на ИМО на ООН, изглежда, че всички заинтересовани страни работят усърдно за регулиране на енергийната ефективност на световния търговски флот с конкретен график и прецизна информация и данни относно емисиите на CO₂ от кораби, предоставени от ССД на ИМО на ООН.

2.5. ЕИСК смята, че предложеното частично съответствие ще доведе до обременяващи и неефективни изисквания за двоен мониторинг и докладване, тъй като задълженията за докладване остават по две различни системи — на регионално (европейско) и световно (ИМО на ООН) равнище. В резултат на това корабите ще трябва да изпълняват изискванията за мониторинг и докладване както според Регламента на ЕС относно МДП, така и според глобалната ССД на ИМО на ООН. Образците за докладване на ЕС и ИМО на ООН са различни, което увеличава натовареността, административната тежест и разходите за екипажите на корабите и морския транспорт.

2.6. Пълното съответствие на Регламента на ЕС относно МДП със ССД на ИМО на ООН не само би послужило за създаване на надеждна единна база данни за емисиите на CO₂ на корабите в световен план, но освен това би било в съответствие с програмата на Европейската комисия за по-добро регулиране, която се стреми към целенасочено регулиране с оглед на постигане на нейните цели и допринасяне на ползи за европейската икономика при минимални разходи. Освен това за европейския флот така ще се гарантират еднакви условия на конкуренция на международно равнище. Целта на пълното съответствие на Регламента на ЕС относно МДП със ССД на ИМО на ООН е да се осигури уеднаквена регулаторна уредба в световен план, с цел да се сведе до минимум допълнителната тежест, която оказва голямо въздействие, по-специално върху малките и средните корабоплавателни дружества, и да се предотвратят евентуални изисквания за двойно докладване по две различни системи.

⁽²⁾ Становище на ЕИСК относно емисиите на въглероден диоксид от морския транспорт (ОВ С 67, 6.3.2014 г., стр. 170).

2.7. Съгласно Регламента на ЕС относно МДП от Комисията се изисква да публикува получените данни заедно с идентификаторите на дружествата и отделните кораби, така че да могат да се използват от трети страни. Целта на режима на ИМО на ООН е единствено да се установи общото количество на емисиите на CO₂ на сектора на международното корабоплаване, за да се улеснят по-нататъшните политически решения и разглеждането на допълнителни мерки за намаляване на емисиите на парникови газове. Въпреки това Комисията желае да публикува подробни (и чувствителни от търговска гледна точка) данни относно отделни кораби, посещаващи пристанища в ЕС/ЕИП, с които може да се злоупотреби. Това би могло да доведе до несправедливо санкциониране на кораби и нарушаване на конкуренцията, както и до много неблагоприятно конкурентно положение за корабособствениците от ЕС на световния пазар за морски транспорт и за корабите, които акостираат на пристанища в ЕС

2.8. Би било желателно да се използват съществуващите механизми на ИМО на ООН на администрациите на държавите на знамето за прилагане и изпълнение в рамките на единна и функционална глобална система за събиране на данни за консумацията на гориво. Съгласно системата на ИМО на ООН информацията от корабите, предоставена на ИМО на ООН чрез държавата на знамето, е анонимна за трети страни.

3. Конкретни бележки

3.1. Във връзка с предложението следва да се отбележат следните технически аспекти. Съгласно член 21, буква е) Европейската комисия все пак трябва да направи публично достояние средногодишната консумация на гориво и емисиите на CO₂ за единици изминато разстояние и превозен товар при плаванията. Това изглежда в противоречие с новата изменена разпоредба на предложението в член 9, параграф 1, буква е) (нов), в която се посочва, че всеки мониторинг (на база единично плаване) на превозвания товар е на доброволен принцип. Ако обаче превозваният товар е единствено предмет на доброволен мониторинг, то така изменената разпоредба не е в съответствие със ССД на ИМО на ООН. В допълнение, въпреки факта, че определението на „дедуйт на кораба“ е включено в член 3, буква п) и член 11, параграф 3, буква а), подточка xi) на предложението, изглежда, че този показател не е интегриран последователно във всички членове на предложението и може да се тълкува като липса на доверие от страна на Комисията по отношение на ефективността на ССД на ИМО на ООН

3.2. Приветстват се измененията в член 11, параграф 2 и член 3, буква г), на предложението относно смяната на дружеството, тъй като с тях се въвежда отговорността на бившия собственик, което беше много необходимо за случаите на извършена в рамките на отчетния период смяна на дружеството. Определенията на понятията „дружество“ и „отчетен период“, а също така и възлагането на задълженията за мониторинг и докладване в случай на „смяна на дружеството“ са приведени в съответствие в по-голяма степен с паралелните разпоредби на ССД на ИМО на ООН. Въпреки това нововъведеното описание не изглежда достатъчно точно, за да регулира връзката между „старо“ и „ново“ дружество. С оглед на максималната правна яснота новият собственик може да носи правна отговорност от деня на влизането в сила на извършената смяна. Предложеният член 11, параграф 2 (нов) може да бъде изменен, както следва:

„2. При смяна на дружеството, възможно най-скоро след деня на извършване на смяната и не по-късно от три месеца след това, предходното дружество представя на Комисията и на органите на съответната държава на знамето доклад, включващ същите елементи като доклада за емисиите, но ограничен до периода на осъществяване на дейностите под негова отговорност. Новото дружество гарантира, че всеки кораб отговаря на изискванията на настоящия регламент от деня на извършването на смяната.“

Брюксел, 15 май 2019 г.

Председател
на Европейския икономически и социален комитет
Luca JAHIER