



EVROPSKÁ
KOMISE

V Bruselu dne 30.7.2025
COM(2025) 431 final

2025/0242 (NLE)

Návrh

ROZHODNUTÍ RADY

o postoji, který má být zaujat jménem Evropské unie v Mezinárodní námořní organizaci na druhém mimořádném zasedání Výboru pro ochranu mořského prostředí k přijetí změn Mezinárodní úmluvy o zamezení znečištění moří z lodí (MARPOL)

DŮVODOVÁ ZPRÁVA

1. PŘEDMĚT NÁVRHU

Tento návrh se týká rozhodnutí o postoji, který má být jménem Unie zaujat na druhém mimořádném zasedání Výboru Mezinárodní námořní organizace pro námořní bezpečnost, které se má konat ve dnech 14. až 17. října 2025.

Během tohoto zasedání má Výbor pro námořní bezpečnost přijmout změny přílohy VI Mezinárodní úmluvy o zamezení znečištění moří z lodí (dále též „úmluva MARPOL“).

2. SOUVISLOSTI NÁVRHU

2.1. Úmluva o Mezinárodní námořní organizaci

Úmluvou o Mezinárodní námořní organizaci (dále jen „úmluva o IMO“) se zakládá Mezinárodní námořní organizace (dále též „IMO“). Účelem IMO je poskytnout fórum pro spolupráci v oblasti regulace a postupů týkajících se nejrůznějších technických záležitostí, jež ovlivňují lodní dopravu využívanou v mezinárodním obchodě. Dále se zaměřuje na podporu všeobecného přijetí nejvyšších možných standardů v záležitostech týkajících se námořní bezpečnosti, efektivnosti plavby a prevence a kontroly znečištění moří z lodí za současné podpory rovných podmínek. Zabývá se rovněž souvisejícími správními a právními otázkami.

Úmluva vstoupila v platnost dne 17. března 1958.

Všechny členské státy EU jsou stranami úmluvy. Unie stranou této úmluvy není.

Mezinárodní úmluva o zamezení znečištění moří z lodí (úmluva MARPOL) byla uzavřena v roce 1973 v rámci IMO a vstoupila v platnost dne 2. října 1983. Všechny členské státy jsou stranami úmluvy MARPOL a 25 členských států rovněž smluvními stranami přílohy VI¹, která vstoupila v platnost dne 18. května 2005. Unie stranou úmluvy MARPOL není.

2.2. Mezinárodní námořní organizace

Mezinárodní námořní organizace (IMO) je specializovanou agenturou OSN s odpovědností za bezpečnost a zabezpečení lodní dopravy a prevenci znečišťování moří z lodí. Jedná se o orgán, který na celosvětové úrovni stanoví normy pro bezpečnost, zabezpečení a environmentální profil mezinárodní lodní dopravy. Jeho hlavním úkolem je vytvořit regulační rámec pro odvětví lodní dopravy, jenž bude spravedlivý, efektivní, všeobecně přijímaný a obecně uplatňovaný.

Členství v IMO je otevřeno pouze státům. Vztahy Evropské komise s IMO dnes vycházejí z rezoluce IMO A.1168(32), která stanoví postupy a podmínky spolupráce mezi IMO a mezivládními organizacemi. Na základě této rezoluce IMO a dalších ujednání od roku 1974 se Evropská komise účastní všech zasedání výboru a podvýborů IMO jako pozorovatel.

Výbor IMO pro ochranu mořského prostředí se skládá ze všech členů IMO a schází se nejméně jednou ročně. Zabývá se environmentálními otázkami spadajícími do působnosti organizace a týkajícími se kontroly a prevence znečištění z lodí, jež upravuje úmluva MARPOL, včetně ropy, hromadně přepravovaných chemických látek, odpadních vod, odpadků a emisí z lodí do ovzduší, včetně látek znečišťujících ovzduší a emisí skleníkových plynů. Další zkoumané záležitosti zahrnují nakládání s balastní vodou, protihnilobné

¹ Rakousko a Maďarsko dosud přílohu VI úmluvy MARPOL neratifikovaly.

přípravky, recyklaci lodí, připravenost a reakci na znečištění a určení zvláštních oblastí a zvláště citlivých mořských oblastí.

Podle čl. 38 písm. a) úmluvy o IMO plní Výbor IMO pro ochranu mořského prostředí veškeré úkoly, jež mu byly svěřeny úmluvou o IMO, shromážděním IMO či radou IMO, anebo úkoly, které mu mohou být v rámci výše uvedené oblasti působnosti uloženy jinými mezinárodními nástroji nebo podle nich a které IMO schválí. Rozhodnutí Výboru pro ochranu mořského prostředí a jeho pomocných orgánů se přijímají většinou členů.

Výbor pro ochranu mořského prostředí na svém druhém mimořádném zasedání přijme změny úmluvy MARPOL v souladu s čl. 16 odst. 2 písm. b), c) a d) úmluvy. Uvedená ustanovení stanoví, že:

b) veškeré změny navržené a rozeslané výše uvedeným způsobem musí být organizací předloženy příslušnému orgánu k projednání;

c) smluvní strany úmluvy, ať jsou či nejsou členy organizace, budou oprávněny účastnit se jednání příslušného orgánu;

d) změny se budou přijímat dvoutřetinovou většinou pouze přítomných a hlasujících smluvních stran úmluvy.

V souladu s čl. 16 odst. 2 písm. f) úmluvy se změna bude považovat za přijatou v následujících případech:

ii) změna přílohy úmluvy se bude považovat za přijatou v souladu s postupem uvedeným v písm. f) bodě iii), pokud příslušný orgán nestanoví v době jejího přijetí, že změna se bude považovat za přijatou ke dni, kdy je přijata dvěma třetinami smluvních stran, jejichž sloučená obchodní loďstva tvoří ne méně než 50 procent hrubé prostornosti světového obchodního loďstva. Nicméně kdykoliv před vstupem změny přílohy úmluvy v platnost může smluvní strana oznámit generálnímu tajemníkovi organizace, že před vstupem této změny v platnost pro ni bude nutný její výslovný souhlas. Generální tajemník organizace informuje o tomto oznámení a datu jeho přijetí smluvní strany;

iii) změna dodatku k příloze úmluvy se bude považovat za přijatou na konci lhůty stanovené příslušným orgánem v době jejího přijetí, přičemž tato lhůta nesmí být kratší než deset měsíců, nebude-li však organizaci během této lhůty sdělena námitka ze strany ne méně než jedné třetiny smluvních stran, jejichž sloučená obchodní loďstva tvoří ne méně než 50 procent hrubé prostornosti světového obchodního loďstva, podle toho, která podmínka je splněna.

Na základě níže uvedených ustanovení čl. 16 odst. 2 písm. g) vstoupí změna v platnost za následujících podmínek:

i) v případě změny článku úmluvy, protokolu II nebo protokolu I nebo přílohy úmluvy, která není přijata v souladu s postupem uvedeným v písm. f) bodě iii), změna přijatá v souladu s výše uvedenými ustanoveními vstoupí v platnost šest měsíců po dni jejího přijetí, pokud jde o smluvní strany, které prohlásily, že ji přijaly;

ii) v případě změny protokolu I, dodatku k příloze nebo přílohy úmluvy na základě postupu uvedeného v písm. f) bodě iii) změna považovaná za přijatou v souladu s výše uvedenými podmínkami vstoupí v platnost šest měsíců po jejím přijetí pro všechny smluvní strany s výjimkou těch, které před tímto datem učinily prohlášení, že ji nepřijímají, nebo prohlášení na základě písm. f) bodu ii), že je nutné jejich výslovné schválení.

2.3. Zamýšlené akty Výboru IMO pro ochranu mořského prostředí

Ve dnech 14. až 17. října 2025 má Výbor pro ochranu mořského prostředí na svém druhém mimořádném zasedání přijmout změny přílohy VI úmluvy MARPOL týkající se:

určení severovýchodního Atlantiku jako nové oblasti regulace emisí (pravidla 13 a 14 a dodatek VII k příloze VI úmluvy MARPOL);

přístupnosti databáze IMO o spotřebě paliva u lodí (IMO DCS) a ustanovení o přezkumu krátkodobého opatření ke snížení emisí skleníkových plynů (pravidla 20, 25, 27 a 28)
a

rámcem IMO pro nulové čisté emise (nová kapitola 5).

3. POSTOJ, KTERÝ MÁ BÝT JMÉNEM UNIE ZAUJAT NA MIMOŘÁDNÉM ZASEDÁNÍ VÝBORU PRO OCHRANU MOŘSKÉHO PROSTŘEDÍ

3.1. Změny pravidel 13 a 14 a dodatku VII k příloze VI úmluvy MARPOL

Členské státy EU a Evropská komise spolu se Spojeným královstvím, Islandem, Dánskem (Grónsko) a Faerskými ostrovy předložily na 83. zasedání Výboru pro ochranu mořského prostředí dokument, v němž navrhuje určit severovýchodní Atlantik jako oblast regulace emisí oxidů síry, částic a oxidů dusíku podle přílohy VI úmluvy MARPOL. Komise se aktivně podílela na přípravných pracích společně s pobřežními státy za koordinace delegace Portugalska.

Technická skupina pro určení zvláště citlivých mořských oblastí a zvláštních oblastí rozhodla, že navrhovaná oblast regulace emisí splňuje kritéria stanovená v oddíle 3 dodatku III k příloze VI úmluvy MARPOL. Poté, co Výbor pro ochranu mořského prostředí vzal na vědomí výsledek zasedání technické skupiny, schválil na svém 83. zasedání určení severovýchodního Atlantiku jako oblasti regulace emisí oxidů síry, částic a oxidů dusíku s cílem přijetí této změny na svém druhém mimořádném zasedání v říjnu 2025. Tyto změny byly rozeslány prostřednictvím oběžníku IMO č. 5005 ze dne 11. dubna 2025.

Unie by měla podpořit návrh uvedený v revidovaném návrhu změn na určení severovýchodního Atlantiku jako oblasti regulace emisí oxidů síry, částic a oxidů dusíku podle přílohy VI úmluvy MARPOL, neboť přispěje k prevenci, snižování a kontrole emisí oxidů dusíku, oxidů síry a částic z lodí s cílem dosáhnout souvisejících přínosů pro zdraví a životní prostředí a zároveň udržet hospodářský dopad na námořní odvětví ve zvládnutelných mezích.

3.2. Změny pravidel 20, 25, 27 a 28 v příloze VI úmluvy MARPOL

Na 82. zasedání Výboru pro ochranu mořského prostředí byla zřízena korespondenční skupina pro přezkum krátkodobého opatření ke snížení emisí skleníkových plynů pod společnou koordinací Brazílie, Japonska a Evropské komise.

Pracovní skupina pro znečištění ovzduší a energetickou účinnost činná mezi zasedáními (ISWG-APEE) na svém prvním zasedání posoudila mimo jiné přístupnost údajů v databázi IMO o spotřebě paliva u lodí (IMO DCS) pro účely analýzy a ustanovení o přezkumu krátkodobého opatření ke snížení emisí skleníkových plynů.

Pokud jde o přístupnost údajů v IMO DCS, na prvním zasedání skupiny ISWG-APEE byla posouzena zpráva korespondenční skupiny, která se dohodla na zlepšení přístupnosti těchto údajů ve fázi 1. Na základě těchto úvah skupina připravila návrh změn pravidla 27 v příloze VI úmluvy MARPOL.

83. zasedání Výboru pro ochranu mořského prostředí pověřilo pracovní skupinu APEE, aby mimo jiné dokončila návrhy změn přílohy VI úmluvy MARPOL a souvisejících pokynů, pokud jde o přístupnost IMO DCS.

S přihlédnutím k tomu, že pracovní skupina se dále zabývala návrhy změn pravidla 27 v příloze VI úmluvy MARPOL a souvisejících pokynů týkajících se přístupnosti IMO DCS, jež byly připraveny na prvním zasedání skupiny ISWG-APEE, byly na 83. zasedání Výboru pro ochranu mořského prostředí schváleny návrhy změn pravidla 27 v příloze VI úmluvy MARPOL týkajících se přístupnosti IMO DCS s cílem přijmout je na druhém mimořádném zasedání tohoto výboru v říjnu 2025. Tyto změny rozeslal sekretariát IMO prostřednictvím oběžníku IMO č. 5005 ze dne 11. dubna 2025.

Unie v této věci předložila návrh (ISWG-GHG 13/7), v němž požádala o změnu systému DCS, pokud jde o granularitu údajů, dodatečné údaje a přístupnost. Návrhy změn jsou v souladu s ISWG-GHG 13/7, pokud jde o větší přístupnost.

Postojem Unie na prvním zasedání skupiny ISWG-APEE a 83. zasedání Výboru pro ochranu mořského prostředí bylo podpořit návrhy změn pravidla 27.

Unie by měla tyto změny podpořit, protože povedou k dalšímu zlepšení přístupnosti údajů v IMO DCS s cílem zajistit důsledné provádění rámce CII a usnadnit jeho přezkum.

Pokud jde o ustanovení o přezkumu krátkodobého opatření, na prvním zasedání skupiny ISWG-APEE byly vypracovány návrhy změn pravidel 20, 25 a 28 v příloze VI úmluvy MARPOL, přičemž jako základ posloužila příloha dokumentu MEPC 83/6/11, kterou připravila korespondenční skupina pro aktualizaci odkazu na strategii IMO a přezkum krátkodobého opatření ke snížení emisí skleníkových plynů.

Na 83. zasedání Výboru pro ochranu mořského prostředí byly schváleny návrhy změn pravidel 20, 25 a 28 v příloze VI úmluvy MARPOL s cílem přijmout je na druhém mimořádném zasedání tohoto výboru v říjnu 2025. Tyto změny rozeslal sekretariát IMO prostřednictvím oběžníku IMO č. 5005 ze dne 11. dubna 2025.

Postojem Unie na prvním zasedání skupiny ISWG-APEE a 83. zasedání Výboru pro ochranu mořského prostředí bylo podpořit návrhy změn uvedené v dokumentu MEPC 83/6/11.

Unie by měla tyto změny podpořit, jelikož vyplývají z přijetí strategie IMO pro snížení emisí skleníkových plynů z roku 2023 a z dokončení přezkumu krátkodobých opatření IMO a umožní další přezkum těchto pravidel.

3.3. Doplnění nové kapitoly 5 do přílohy VI úmluvy MARPOL

Na 76. zasedání Výboru pro ochranu mořského prostředí v roce 2021 schválil výbor pracovní plán pro střednědobá a dlouhodobá opatření. Během jednání na následných zasedáních výboru a skupiny ISWG-GHG se postupně sblížily rozdílné názory delegátů na nevyřešené aspekty, jako je harmonogram vedoucí k nulovým emisím skleníkových plynů v mezinárodní lodní dopravě, možné zahrnutí emisí z předcházející výroby a distribuce paliv, povaha (hospodářská nebo technická) opatření a počet a možná kombinace opatření nezbytných k dosažení jakéhokoli zastřešujícího cíle.

Na svém 80. zasedání se Výbor pro ochranu mořského prostředí dohodl na zahájení fáze III pracovního plánu pro vypracování střednědobých opatření, která měla být schválena na jeho 83. zasedání na jaře 2025. Bylo dohodnuto, že k přijetí dojde během mimořádného zasedání Výboru pro ochranu mořského prostředí (šest měsíců po 83. zasedání, tedy na podzim 2025), aby vstup v platnost nastal 16 měsíců po přijetí (v roce 2027).

Na 16. zasedání skupiny ISWG-GHG, které se uskutečnilo před 81. zasedáním Výboru pro ochranu mořského prostředí, byly projednány způsoby vypracování souboru možných střednědobých opatření k dosažení cílů strategie IMO pro emise skleníkových plynů z roku 2023. Na 17. zasedání skupiny ISWG-GHG byl soubor možných střednědobých opatření dále rozvinut, a zejména bylo odsouhlaseno, že jako základ pro další úvahy se použijí možné návrhy změn přílohy VI úmluvy MARPOL týkající se rámce pro nulové čisté emise. Tento pokrok byl zaznamenán na 82. zasedání Výboru pro ochranu mořského prostředí.

Během 18. zasedání skupiny ISWG-GHG proběhla další diskuse ohledně vypracování souboru možných střednědobých opatření k dosažení cílů strategie IMO pro snížení emisí skleníkových plynů z roku 2023 na základě dalšího rozpracování návrhů změn přílohy VI úmluvy MARPOL týkajících se rámce IMO pro nulové čisté emise. Navzdory ochotě dosáhnout konsensu zůstaly některé otázky nedořešené a stále panovaly silné neshody ohledně hospodářských aspektů. Většina delegací, včetně Unie, se vyslovila pro mechanismus poplatků, zatímco jiné delegace upřednostňovaly flexibilní hospodářský mechanismus založený na intenzitě emisí skleníkových plynů z paliv. Během tohoto 18. zasedání a bezprostředně po něm předložily strany IMO dva odlišné návrhy zohledňující rozdílná stanoviska.

Na 19. zasedání skupiny ISWG-GHG dále probíhala práce na rozvoji rámce IMO pro nulové čisté emise, která pokračovala během 83. zasedání Výboru pro ochranu mořského prostředí v rámci pracovní skupiny pro snížení emisí skleníkových plynů z lodí. Po rozsáhlé diskusi pracovní skupina finalizovala a schválila návrhy změn přílohy VI úmluvy MARPOL týkající se rámce IMO pro nulové čisté emise.

Během projednávání zpráv z 19. zasedání skupiny ISWG-GHG a pracovní skupiny pro snížení emisí skleníkových plynů z lodí požádala jedna ze stran IMO o jmenovité hlasování v souvislosti se schválením návrhů změn přílohy VI úmluvy MARPOL týkajících se rámce IMO pro nulové čisté emise. Výsledkem jmenovitého hlasování bylo 63 kladných hlasů a 16 hlasů proti, zatímco přibližně 25 stran se hlasování zdrželo.

Na 83. zasedání Výboru pro ochranu mořského prostředí tudíž byly návrhy změn přílohy VI úmluvy MARPOL týkající se rámce IMO pro nulové čisté emise schváleny s cílem přijmout je na druhém mimořádném zasedání tohoto výboru v říjnu 2025. Tyto změny byly rozeslány prostřednictvím oběžníku IMO č. 5005 ze dne 11. dubna 2025.

Unie podpořila a předložila několik dokumentů navrhujeících vypracování normy pro emise skleníkových plynů z paliv a zavedení poplatku z cen skleníkových plynů. Unie hrála významnou úlohu při jednáních během různých zasedání Výboru pro ochranu mořského prostředí a skupiny ISWG-GHG, která se týkala rozvoje rámce pro nulové čisté emise. Rámec IMO pro nulové čisté emise zahrnuje novou celosvětovou normu pro lodní paliva a globální mechanismus stanovování cen emisí.

Unie by měla podpořit novou kapitolu 5, neboť obsahuje ustanovení zaměřená na snížení emisí skleníkových plynů z mezinárodní lodní dopravy s cílem dosáhnout do roku 2050 nulových čistých emisí skleníkových plynů. Tato kapitola bude rovněž představovat pevný základ pro požadovanou energetickou transformaci v lodní dopravě. Jejím posláním je splnit cíle klimatu stanovené ve strategii IMO pro snížení emisí skleníkových plynů z lodí z roku 2023, urychlit zavádění paliv, technologií a zdrojů energie s nulovými a téměř nulovými emisemi skleníkových plynů a podpořit spravedlivou a vyváženou transformaci.

4. PŘÍSLUŠNÉ PRÁVNÍ PŘEDPISY A PRÁVOMOCI EU

4.1 Příslušné právní předpisy EU

4.1.1. Změny pravidel 13 a 14 a dodatku VII k příloze VI úmluvy MARPOL

Směrnice (EU) 2016/802 má za cíl snižování obsahu síry v některých kapalných palivech². Usiluje o prevenci a kontrolu znečištění ovzduší způsobeného škodlivými emisemi vznikajícími spalováním kapalných paliv s vysokým obsahem síry, které poškozují lidské zdraví a životní prostředí a přispívají ke kyselým srážkám. Články 6 a 13, jakož i příloha I uvedené směrnice odkazují na pravidla stanovená v příloze VI úmluvy MARPOL, která se týkají maximálního obsahu síry v lodních palivech a emisí oxidů síry z lodí ve vodách EU.

Rámcová směrnice o strategii pro mořské prostředí³ vyžaduje, aby členské státy přijaly nezbytná opatření k dosažení nebo zachování „dobrého stavu mořského prostředí“ nejpozději do roku 2020. Dobrým stavem prostředí se rozumí „stav prostředí mořských vod, jenž zajišťuje ekologicky rozmanité a dynamické oceány a moře, které jsou čisté, zdravé a v rámci svých skutečných podmínek výnosné, a je-li využívání mořského prostředí na udržitelné úrovni a zaručuje tak potenciál pro využití a činnosti současných i budoucích generací“ (čl. 3 bod 5 rámcové směrnice o strategii pro mořské prostředí). Určování dobrého stavu prostředí mimo jiné vyžaduje, aby byla minimalizována eutrofizace vzniklá lidskou činností, zejména její nepříznivé účinky, jako jsou ztráty biologické rozmanitosti, degradace ekosystémů, rozvoj škodlivých řas a nedostatek kyslíku ve vodě u dna. Pokud se v návaznosti na určení Severního Atlantiku coby oblasti regulace emisí oxidů dusíku začnou uplatňovat požadavky úrovně III, a omezí se tak přísun dusíku pocházejícího z lodní dopravy, pomůže to členským státům EU nacházejícím se na tomto pobřeží při dosažení „dobrého stavu prostředí“ podle výše uvedené rámcové směrnice.

Směrnice o kvalitě vnějšího ovzduší⁴ (revidovaná v roce 2024) stanoví kromě jiného mezní hodnoty NO₂, které mají bránit škodlivým účinkům na lidské zdraví nebo na životní prostředí v důsledku znečištění ovzduší, předcházet jim nebo je snižovat. Směrnice o kvalitě vnějšího ovzduší uznává, že má-li se dosáhnout cílů v ní stanovených, je obzvláště důležité bojovat proti emisím znečišťujících látek u zdroje, zejména pak opatřeními, která by omezovala emise výfukových plynů z motorů různých mobilních a stacionárních zdrojů prostřednictvím norem pro motory či kvalitu paliv. Unie zavedla několik právních předpisů, jež regulují emise pomocí norem pro motory v různých druzích silniční dopravy (u osobních automobilů a nákladních a užitkových vozidel prostřednictvím norem Euro⁵) a u nesilničních pojízdných strojů (u plavidel vnitrozemské plavby a lokomotiv prostřednictvím směrnice o nesilničních pojízdných strojích⁶).

Změny pravidel 13 a 14 a dodatku VII k příloze VI úmluvy MARPOL týkající se schválení oblasti regulace emisí proto mohou rozhodujícím způsobem ovlivnit obsah směrnice (EU) 2016/802. Je tomu tak proto, že vytvoření oblasti regulace emisí v rámci členských států EU by ovlivnilo uplatňování této směrnice, neboť její článek 6, článek 13 a příloha I odkazují na pravidla stanovená v příloze VI úmluvy MARPOL týkající se maximálního obsahu síry v lodních palivech a emisí oxidů síry z lodí ve vodách EU.

² Úř. věst. L 132, 21.5.2016, s. 58.

³ Úř. věst. L 164, 25.6.2008, s. 19.

⁴ Úř. věst. L 152, 11.6.2008, s. 1.

⁵ Nařízení Evropského parlamentu a Rady (ES) č. 715/2007 ze dne 20. června 2007 o schvalování typu motorových vozidel z hlediska emisí z lehkých osobních vozidel a z užitkových vozidel (Euro 5 a Euro 6) a z hlediska přístupu k informacím o opravách a údržbě vozidla (Úř. věst. L 171, 29.6.2007, s. 1) a nařízení Evropského parlamentu a Rady (ES) č. 595/2009 ze dne 18. června 2009 o schvalování typu motorových vozidel a motorů z hlediska emisí z těžkých nákladních vozidel (Euro VI) a o přístupu k informacím o opravách a údržbě vozidel (Úř. věst. L 188, 18.7.2009, s. 1).

⁶ Úř. věst. L 59, 27.2.1998, s. 1.

4.1.2. Změny pravidel 20, 25, 27 a 28 v příloze VI úmluvy MARPOL

Nařízení (EU) 2015/757 o monitorování, vykazování a ověřování emisí oxidu uhličitého z námořní dopravy⁷ (nařízení EU o monitorování, vykazování a ověřování) stanoví právní rámec systému EU pro monitorování, vykazování a ověřování emisí skleníkových plynů. Cílem nařízení je poskytovat spolehlivé a ověřitelné údaje o emisích skleníkových plynů a ukazatele energetické účinnosti, informovat tvůrce politik a podnítit zavádění energeticky účinných technologií a vzorců chování na trhu. Dosahuje toho tím, že řeší překážky trhu, jako je nedostatek informací. V platnost vstoupilo dne 1. července 2015. Zlepšení přístupnosti databáze IMO o spotřebě paliva u lodí (IMO DCS) pro širokou veřejnost a zavedení ustanovení o přezkumu krátkodobého opatření ke snížení emisí skleníkových plynů má za cíl snížit uhlíkovou náročnost mezinárodní lodní dopravy způsobem, který je v souladu s úrovní ambicí stanovenou ve strategii IMO pro snížení emisí skleníkových plynů z lodí. Zlepšení soudržnosti a kvality údajů vykazovaných v rámci systému DCS v databázi IMO DCS a rozšíření přístupu k údajům pro širokou veřejnost má důsledky pro shromažďování a vykazování údajů o spotřebě paliv u lodí, a mohlo by proto ovlivnit monitorování, ověřování a vykazování emisí skleníkových plynů z lodní dopravy podle nařízení EU o monitorování, vykazování a ověřování.

Evropský právní rámec pro klima⁸ stanoví závazné cíle Unie v oblasti klimatu (ve srovnání s rokem 1990) spočívající ve snížení čistých emisí skleníkových plynů, tj. po odečtení pohlcených emisí, alespoň o 55 % do roku 2030 a o 90 % do roku 2040 (návrh Komise). Zahrnuje rovněž cíl dosáhnout do roku 2050 klimatické neutrality a žádoucí cíl dosáhnout poté čistých negativních emisí.

Na základě návrhů Komise obsažených v balíčku „Fit for 55“, jejichž cílem je snížení emisí skleníkových plynů, přijali normotvůrci EU tyto právní akty, které se konkrétně zaměřují na emise skleníkových plynů z odvětví lodní dopravy:

- Revize směrnice 2003/87/ES⁹ o systému EU pro obchodování s emisemi (ETS) prostřednictvím směrnice (EU) 2023/959¹⁰ za účelem rozšíření systému EU ETS na odvětví námořní dopravy, s použitelností ode dne 1. ledna 2024 (spolu s nezbytnými změnami nařízení o monitorování, vykazování a ověřování¹¹ za účelem revize pravidel pro monitorování a vykazování, mimo jiné prostřednictvím revize příslušných prováděcích aktů a aktů v přenesené pravomoci).

⁷ Úř. věst. L 123, 19.5.2015, s. 55.

⁸ Nařízení Evropského parlamentu a Rady (EU) 2021/1119 ze dne 30. června 2021, kterým se stanoví rámec pro dosažení klimatické neutrality a mění nařízení (ES) č. 401/2009 a nařízení (EU) 2018/1999 („evropský právní rámec pro klima“) (Úř. věst. L 243, 9.7.2021, s. 1).

⁹ Směrnice Evropského parlamentu a Rady 2003/87/ES ze dne 13. října 2003 o vytvoření systému pro obchodování s povolenkami na emise skleníkových plynů v Unii a o změně směrnice Rady 96/61/ES (Úř. věst. L 275, 25.10.2003, s. 32).

¹⁰ Směrnice Evropského parlamentu a Rady (EU) 2023/959 ze dne 10. května 2023, kterou se mění směrnice 2003/87/ES o vytvoření systému pro obchodování s povolenkami na emise skleníkových plynů v Unii a rozhodnutí (EU) 2015/1814 o vytvoření a uplatňování rezervy tržní stability pro systém Unie pro obchodování s povolenkami na emise skleníkových plynů (Úř. věst. L 130, 16.5.2023, s. 134).

¹¹ Nařízení Evropského parlamentu a Rady (EU) 2023/957 ze dne 10. května 2023, kterým se mění nařízení (EU) 2015/757 s cílem zajistit, aby byly do systému EU pro obchodování s emisemi začleněny činnosti v oblasti námořní dopravy a aby byly monitorovány, vykazovány a ověřovány emise dalších skleníkových plynů a emise z dalších typů lodí (Úř. věst. L 130, 16.5.2023, s. 105).

- Nařízení (EU) 2023/1805 (nařízení o námořních palivech FuelEU) se zaměřuje na využívání obnovitelných a nízkouhlíkových paliv v námořní odvětví¹² a ukládá, aby s použitelností od 1. ledna 2025 lodě zastavující v přístavech EU tato paliva zaváděly.

Dodržování nových povinností vyplývajících z rozšíření systému EU pro obchodování s emisemi (ETS) na námořní dopravu a z nařízení o námořních palivech FuelEU bude vycházet ze systému monitorování, vykazování a ověřování zavedeného nařízením EU o monitorování, vykazování a ověřování.

Tyto akty EU jsou pak úzce spjaty s opatřeními IMO týkajícími se skleníkových plynů, jako jsou systém IMO pro shromažďování údajů, index energetické účinnosti existujících lodí (EEXI) a ukazatel uhlíkové náročnosti (CII), jejichž cílem je shromažďovat a zveřejňovat informace o spotřebě paliv a o technické a provozní energetické účinnosti lodí na základě jednotlivých lodí.

Jakékoli opatření IMO týkající se otázek skleníkových plynů, které bude vyžadovat monitorování, ověřování a vykazování emisí skleníkových plynů z lodní dopravy, by mohlo mít vliv na nařízení EU o monitorování, vykazování a ověřování, jakož i na směrnici o EU ETS a nařízení o námořních palivech FuelEU.

Změny pravidel 20, 25, 27 a 28 v příloze VI úmluvy MARPOL týkající se přístupnosti databáze IMO o spotřebě paliva u lodí (IMO DCS) a ustanovení o přezkumu krátkodobého opatření ke snížení emisí skleníkových plynů proto mohou rozhodujícím způsobem ovlivnit požadavky použitelné podle nařízení (EU) 2015/757, nařízení (EU) 2023/1805 a směrnice (EU) 2023/959.

4.1.3. *Doplnění nové kapitoly 5 do přílohy VI úmluvy MARPOL*

Nařízení (EU) 2015/757 o monitorování, vykazování a ověřování emisí oxidu uhličitého z námořní dopravy a o změně směrnice 2009/16/ES¹³ stanoví právní rámec pro systém EU pro monitorování, vykazování a ověřování emisí skleníkových plynů a energetické účinnosti lodní dopravy (nařízení o monitorování, vykazování a ověřování). Toto nařízení má za cíl poskytovat spolehlivé a ověřitelné údaje o emisích skleníkových plynů, informovat tvůrce politik a podpořit zavádění energeticky účinných technologií a vzorců chování na trhu. Dosahuje toho tím, že řeší překážky trhu, jako je nedostatek informací.

Evropský právní rámec pro klima¹⁴ stanoví závazné cíle Unie v oblasti klimatu (ve srovnání s rokem 1990) spočívající ve snížení čistých emisí skleníkových plynů, tj. po odečtení pohlcených emisí, alespoň o 55 % do roku 2030 a o 90 % do roku 2040 (návrh Komise). Zahrnuje rovněž cíl klimatické neutrality do roku 2050 a žádoucí cíl dosáhnout poté čistých negativních emisí.

Na základě návrhů Komise obsažených v balíčku „Fit for 55“, jejichž cílem je snížení emisí skleníkových plynů, přijali normotvůrci EU tyto právní akty, které se konkrétně zaměřují na emise skleníkových plynů z odvětví lodní dopravy:

¹² Úř. věst. L 234, 22.9.2023, s. 48.

¹³ Úř. věst. L 123, 19.5.2015, s. 55.

¹⁴ Nařízení Evropského parlamentu a Rady (EU) 2021/1119 ze dne 30. června 2021, kterým se stanoví rámec pro dosažení klimatické neutrality a mění nařízení (ES) č. 401/2009 a nařízení (EU) 2018/1999 („evropský právní rámec pro klima“) (Úř. věst. L 243, 9.7.2021, s. 1).

- Revize směrnice 2003/87/ES¹⁵ o systému EU pro obchodování s emisemi (ETS) prostřednictvím směrnice (EU) 2023/959¹⁶ za účelem rozšíření systému EU ETS na odvětví námořní dopravy, s použitelností ode dne 1. ledna 2024 (spolu s nezbytnými změnami nařízení o monitorování, vykazování a ověřování¹⁷ za účelem revize pravidel pro monitorování a vykazování, mimo jiné prostřednictvím revize příslušných prováděcích aktů a aktů v přenesené pravomoci).
- Nařízení (EU) 2023/1805¹⁸ (nařízení o námořních palivech FuelEU) se zaměřuje na využívání obnovitelných a nízkouhlíkových paliv v námořní odvětví a ukládá, aby s použitelností od 1. ledna 2025 lodě zastavující v přístavech EU tato paliva zaváděly.

Dodržování nových povinností vyplývajících z rozšíření EU ETS na námořní dopravu a z nařízení o námořních palivech FuelEU bude vycházet ze systému monitorování, vykazování a ověřování zavedeného nařízením EU o monitorování, vykazování a ověřování,

Jak směrnice o systému EU ETS, tak nařízení o námořních palivech FuelEU obsahují ustanovení o přezkumu pro případ, že IMO přijme celosvětovou normu pro paliva nebo tržní opatření. Konkrétně se jedná o tato ustanovení:

- Nařízení o námořních palivech FuelEU v čl. 30 odst. 5 stanoví, že v případě, že IMO přijme celosvětovou normu pro emise skleníkových plynů z paliv nebo celosvětové mezní hodnoty intenzity emisí skleníkových plynů pro energii spotřebovanou na palubě lodí, předloží Komisi Evropskému parlamentu a Radě zprávu. V ní posoudí toto globální opatření, pokud jde o jeho ambice s ohledem na cíle Pařížské dohody a jeho celkovou ekologickou vyváženost. Rovněž posoudí veškeré otázky související s možným propojením nebo sladěním tohoto nařízení s uvedeným globálním opatřením, včetně potřeby zabránit zdvojování regulace emisí skleníkových plynů z námořní dopravy na úrovni Unie a na mezinárodní úrovni. Je-li to vhodné, připojí se k uvedené zprávě legislativní návrh na změnu tohoto nařízení v souladu se závazky Unie v oblasti emisí skleníkových plynů pro celé hospodářství a s cílem zachovat ekologickou vyváženost a účinnost opatření Unie v oblasti klimatu.
- Směrnice o systému EU ETS v čl. 3gg odst. 1 stanoví, že v případě, že IMO přijme celosvětové tržní opatření ke snížení emisí skleníkových plynů z námořní dopravy, přezkoumá Komise tuto směrnici s ohledem na uvedené přijaté opatření. Za tímto účelem Komise Evropskému parlamentu a Radě

¹⁵ Směrnice Evropského parlamentu a Rady 2003/87/ES ze dne 13. října 2003 o vytvoření systému pro obchodování s povolenkami na emise skleníkových plynů v Unii a o změně směrnice Rady 96/61/ES (Úř. věst. L 275, 25.10.2003, s. 32).

¹⁶ Směrnice Evropského parlamentu a Rady (EU) 2023/959 ze dne 10. května 2023, kterou se mění směrnice 2003/87/ES o vytvoření systému pro obchodování s povolenkami na emise skleníkových plynů v Unii a rozhodnutí (EU) 2015/1814 o vytvoření a uplatňování rezervy tržní stability pro systém Unie pro obchodování s povolenkami na emise skleníkových plynů (Úř. věst. L 130, 16.5.2023, s. 134).

¹⁷ Nařízení Evropského parlamentu a Rady (EU) 2023/957 ze dne 10. května 2023, kterým se mění nařízení (EU) 2015/757 s cílem zajistit, aby byly do systému EU pro obchodování s emisemi začleněny činnosti v oblasti námořní dopravy a aby byly monitorovány, vykazovány a ověřovány emise dalších skleníkových plynů a emise z dalších typů lodí (Úř. věst. L 130, 16.5.2023, s. 105).

¹⁸ Nařízení Evropského parlamentu a Rady (EU) 2023/1805 ze dne 13. září 2023 o využívání obnovitelných a nízkouhlíkových paliv v námořní dopravě a o změně směrnice 2009/16/ES (Úř. věst. L 234, 22.9.2023, s. 48).

předloží zprávu do 18 měsíců od přijetí takového celosvětového tržního opatření, a to předtím, než vstoupí v platnost. V této zprávě Komise přezkoumá celosvětové tržní opatření, pokud jde o: a) jeho ambice s ohledem na cíle Pařížské dohody; b) jeho celkovou ekologickou vyváženost, a to i ve srovnání s ustanoveními této směrnice týkajícími se námořní dopravy, a c) jakoukoli otázku týkající se soudržnosti mezi systémem EU ETS a tímto opatřením. Komise může k uvedené zprávě případně připojit legislativní návrh na změnu této směrnice způsobem, který je v souladu s cílem Unie v oblasti klimatu pro rok 2030 a cílem klimatické neutrality stanovenými v nařízení (EU) 2021/1119, a s cílem zachovat ekologickou vyváženost a účinnost opatření Unie v oblasti klimatu, aby byla zajištěna soudržnost mezi prováděním celosvětového tržního opatření a systémem EU ETS a zároveň se zabránilo jakékoli významné dvojí zátěži.

Jakékoli opatření IMO týkající se otázek skleníkových plynů, které bude vyžadovat monitorování, ověřování a vykazování emisí skleníkových plynů z lodní dopravy, by mohlo mít vliv na nařízení EU o monitorování, vykazování a ověřování, jakož i na směrnici o EU ETS a nařízení o námořních palivech FuelEU.

Nová kapitola 5 přílohy VI úmluvy MARPOL týkající se rámce IMO pro nulové čisté emise proto může rozhodujícím způsobem ovlivnit požadavky použitelné podle nařízení (EU) 2015/757, nařízení (EU) 2023/1805 a směrnice (EU) 2023/959.

4.2. Právomoci EU

Předmět zamýšlených aktů se týká oblasti, v níž má Unie výlučnou vnější pravomoc na základě čl. 3 odst. 2 poslední části věty Smlouvy o fungování EU, neboť zamýšlené akty mohou „ovlivnit společná pravidla či změnit jejich působnost“.

5. PRÁVNÍ ZÁKLAD

5.1. Procesněprávní základ

5.1.1. Zásady

Ustanovení čl. 218 odst. 9 Smlouvy o fungování Evropské unie (dále jen „Smlouva o fungování EU“) zavádí rozhodnutí, kterými se stanoví „*postoje, které mají být jménem Unie zaujaty v orgánu zřízeném dohodou, má-li tento orgán přijímat akty s právními účinky, s výjimkou aktů, které doplňují nebo pozměňují institucionální rámec dohody*“.

Ustanovení čl. 218 odst. 9 Smlouvy o fungování EU se použije bez ohledu na to, zda je Unie členem dotyčného orgánu nebo stranou dotyčné dohody¹⁹.

Pojem „*akty s právními účinky*“ zahrnuje akty, které mají právní účinky na základě pravidel mezinárodního práva, jimiž se dotyčný orgán řídí. Týká se zejména situace, kdy mezinárodní dohoda, kterou se orgán zřizuje, stanoví, že jeho rozhodnutí jsou pro strany závazná. Tak je tomu například v případě, kdy mezinárodní dohoda uděluje orgánu pravomoc měnit některé aspekty dohody nebo jejích příloh.

5.1.2. Uplatnění v tomto konkrétním případě

Výbor IMO pro ochranu mořského prostředí je orgán zřízený dohodou, a sice Úmluvou o Mezinárodní námořní organizaci.

¹⁹ Věc C-399/12, Německo v. Rada (OIV), ECLI:EU:C:2014:2258, bod 64.

Zamýšlenými akty, které má tento výbor IMO přijmout, jsou změny přílohy VI úmluvy MARPOL. Tyto změny budou v souladu s článkem 1 úmluvy MARPOL závazné podle mezinárodního práva.

Zamýšlené akty nedoplňují ani nepozměňují institucionální rámec dohody.

Procesněprávním základem navrhovaného rozhodnutí je tudíž čl. 218 odst. 9 Smlouvy o fungování EU.

5.2. Hmotněprávní základ

5.2.1. Zásady

Hmotněprávní základ rozhodnutí podle čl. 218 odst. 9 Smlouvy o fungování EU závisí v první řadě na cíli a obsahu zamýšleného aktu, v souvislosti s nímž se postoj jménem Unie zaujímá. Sleduje-li zamýšlený akt dvojí účel nebo má-li dvě složky a lze-li jeden z těchto účelů nebo jednu z těchto složek identifikovat jako hlavní, zatímco druhý účel či druhá složka je pouze vedlejší, musí být rozhodnutí přijaté podle čl. 218 odst. 9 Smlouvy o fungování EU založeno na jediném hmotněprávním základu, a sice na tom, který si žádá hlavní nebo převažující účel či složka.

5.2.2. Uplatnění v tomto konkrétním případě

Mezinárodní námořní organizace je specializovanou agenturou OSN zřízenou úmluvou o IMO, s odpovědností za bezpečnost a zabezpečení lodní dopravy a prevenci znečišťování moří a ovzduší z lodí.

Podle úmluvy o IMO je cílem této organizace poskytovat nástroje pro mezivládní spolupráci v oblasti státní regulace a postupů týkajících se nejrůznějších technických záležitostí, jež ovlivňují lodní dopravu využívanou v mezinárodním obchodě, jakož i podporovat a usnadňovat všeobecné přijetí nejvyšších možných standardů v záležitostech týkajících se námořní bezpečnosti, efektivnosti plavby a prevence a kontroly znečištění moří z lodí.

Výbor IMO pro ochranu mořského prostředí přijme změny přílohy VI úmluvy MARPOL, která je hlavní mezinárodní úmluvou v oblasti prevence znečišťování mořského prostředí loděmi v důsledku provozu nebo nehod.

Tyto změny se zaměřují na prevenci, snižování a kontrolu emisí z mezinárodní lodní dopravy za současné podpory globálního propojení prostřednictvím námořní dopravy.

Výše uvedené změny přílohy VI úmluvy MARPOL sledují několik cílů v oblastech námořní dopravy a životního prostředí, které jsou neoddělitelně spjaté, aniž by jedna z nich byla ve vztahu k druhé vedlejší nebo nepřímá. Hmotněprávní základ rozhodnutí proto musí zahrnovat odpovídající hmotněprávní základy, a to jak čl. 100 odst. 2, tak čl. 192 odst. 1 Smlouvy o fungování EU.

5.3. Závěr

Právním základem navrhovaného rozhodnutí by měl být čl. 100 odst. 2 a čl. 192 odst. 1 spojené s čl. 218 odst. 9 Smlouvy o fungování EU.

Návrh

ROZHODNUTÍ RADY**o postoji, který má být zaujat jménem Evropské unie v Mezinárodní námořní organizaci na druhém mimořádném zasedání Výboru pro ochranu mořského prostředí k přijetí změn Mezinárodní úmluvy o zamezení znečištění moří z lodí (MARPOL)**

RADA EVROPSKÉ UNIE,

s ohledem na Smlouvu o fungování Evropské unie, a zejména na čl. 100 odst. 2 a čl. 192 odst. 1 ve spojení s čl. 218 odst. 9 této smlouvy,

s ohledem na návrh Evropské komise,

vzhledem k těmto důvodům:

- (1) Úmluva o Mezinárodní námořní organizaci (dále též jen „IMO“) vstoupila v platnost dne 17. března 1958.
- (2) IMO je specializovanou agenturou OSN s odpovědností za bezpečnost a zabezpečení lodní dopravy a prevenci znečišťování moří a ovzduší z lodí. Všechny členské státy Unie jsou členy IMO. Unie členem IMO není.
- (3) Podle čl. 38 písm. a) Úmluvy o IMO plní Výbor pro ochranu mořského prostředí funkce, které pro Mezinárodní námořní organizaci vyplývají nebo mohou vyplývat z mezinárodních úmluv o prevenci a kontrole znečištění moří z lodí, zejména pokud jde o přijímání a změny pravidel nebo jiných ustanovení. Výbor pro ochranu mořského prostředí na svém druhém mimořádném zasedání přijme změny úmluvy MARPOL v souladu s čl. 16 odst. 2 písm. b), c) a d).
- (4) Výbor pro ochranu mořského prostředí působící v rámci IMO má na svém druhém mimořádném zasedání ve dnech 14. až 17. října 2025 přijmout změny přílohy VI Mezinárodní úmluvy o zamezení znečištění moří z lodí (MARPOL), které se týkají určení severovýchodního Atlantiku jako nové oblasti regulace emisí (pravidla 13 a 14 a dodatek VII), přístupnosti databáze IMO o spotřebě paliva u lodí (IMO DCS) a ustanovení o přezkumu krátkodobého opatření ke snížení emisí skleníkových plynů (pravidla 20, 25, 27 a 28) a rámce IMO pro nulové čisté emise (nová kapitola 5).
- (5) Zamýšlené akty Výboru pro ochranu mořského prostředí budou mít právní účinky.
- (6) Je proto vhodné stanovit postoj, který má být jménem Unie zaujat na mimořádném zasedání Výboru IMO pro ochranu mořského prostředí, neboť zamýšlené akty mohou rozhodujícím způsobem ovlivnit obsah práva Unie, a to konkrétně směrnice (EU) 2016/802 o snižování obsahu síry v některých kapalných palivech¹, nařízení (EU) 2015/757 o monitorování, vykazování a ověřování emisí oxidu uhličitého z námořní dopravy², směrnice (EU) 2023/959, kterou se mění směrnice 2003/87/ES o vytvoření systému pro obchodování s povolenkami na emise skleníkových plynů v Unii a

¹ Úř. věst. L 132, 21.5.2016, s. 58.

² Úř. věst. L 123, 19.5.2015, s. 55.

rozhodnutí (EU) 2015/1814 o vytvoření a uplatňování rezervy tržní stability pro systém Unie pro obchodování s povolenkami na emise skleníkových plynů³, a nařízení (EU) 2023/1805 o využívání obnovitelných a nízkouhlíkových paliv v námořní dopravě⁴.

- (7) Unie by proto měla podpořit změny pravidel 13 a 14 a dodatku VII k příloze VI úmluvy MARPOL, neboť přispějí k prevenci, snížení a regulaci emisí oxidů dusíku, oxidů síry a částic z lodí, což umožní dosáhnout souvisejících přínosů pro zdraví a životní prostředí a zároveň udržet hospodářský dopad na námořní odvětví ve zvládnutelných mezích. Unie rovněž podpoří změny pravidla 27 v příloze VI úmluvy MARPOL, protože povedou k dalšímu zlepšení přístupnosti údajů v databázi IMO DCS s cílem zajistit důsledné provádění rámce CII a usnadnit jeho přezkum. Unie podpoří změny pravidel 20, 25, 27 a 28 v příloze VI úmluvy MARPOL, jelikož vyplývají z přijetí strategie IMO pro snížení emisí skleníkových plynů z roku 2023 a z dokončení přezkumu krátkodobých opatření IMO a umožní další přezkum těchto pravidel. Unie by měla rovněž podpořit doplnění nové kapitoly 5 do přílohy VI úmluvy MARPOL, neboť obsahuje ustanovení zaměřená na snížení emisí skleníkových plynů z mezinárodní lodní dopravy s cílem dosáhnout do roku 2050 nulových čistých emisí skleníkových plynů. Tato kapitola bude rovněž představovat pevný základ pro požadovanou energetickou transformaci v lodní dopravě. Jejím posláním je dosáhnout cílů v oblasti klimatu stanovených ve strategii IMO pro snížení emisí skleníkových plynů z lodí z roku 2023, urychlit zavádění paliv, technologií a zdrojů energie s nulovými a téměř nulovými emisemi skleníkových plynů a podpořit spravedlivou a vyváženou transformaci.
- (8) Postoj Unie vyjádří členské státy Unie, které jsou členy IMO, a Komise, jednajíce společně v zájmu Evropské unie,

PŘIJALA TOTO ROZHODNUTÍ:

Článek 1

Postojem, který má být jménem Unie zaujat na druhém mimořádném zasedání Výboru Mezinárodní námořní organizace (IMO) pro ochranu mořského prostředí, je souhlasit s přijetím:

- a) změn pravidel 13 a 14 a dodatku VII k příloze VI úmluvy MARPOL týkajících se určení severovýchodního Atlantiku jako nové oblasti regulace emisí,
- b) změn pravidel 20, 25, 27 a 28 v příloze VI úmluvy MARPOL týkajících se přístupnosti databáze IMO o spotřebě paliva u lodí (IMO DCS) a ustanovení o přezkumu krátkodobého opatření ke snížení emisí skleníkových plynů a
- c) doplnění nové kapitoly 5 do přílohy VI úmluvy MARPOL týkající se rámce IMO pro nulové čisté emise.

Článek 2

Postoj uvedený v článku 1 vyjádří Komise a členské státy Unie, jež jsou členy Výboru IMO pro ochranu mořského prostředí, jednajíce společně v zájmu Unie.

³ Úř. věst. L 130, 16.5.2023, s. 134.

⁴ Úř. věst. L 234, 22.9.2023, s. 48.

Článek 3

Toto rozhodnutí je určeno Komisi a členským státům.

V Bruselu dne

*Za Radu
předseda/předsedkyně*