

**Eiropas Ekonomikas un sociālo lietu komitejas atzinums par tematu "Priekšlikums Eiropas Parlamenta un Padomes regulai par jūras transporta oglekļa dioksīda emisiju monitoringu, paziņošanu un verifikāciju un par grozījumiem Regulā (ES) Nr. 525/2013"**

COM(2013) 480 final – 2013/0224 (COD)

(2014/C 67/35)

Ziņotājs: **BACK**

Padome 2013. gada 16. jūlijā un Eiropas Parlaments 2013. gada 4. jūlijā saskaņā ar Līguma par Eiropas Savienības darbību 192. panta 1. punktu un 304. pantu nolēma konsultēties ar Eiropas Ekonomikas un sociālo lietu komiteju par tematu

*"Priekšlikums Eiropas Parlamenta un Padomes regulai par jūras transporta oglekļa dioksīda emisiju monitoringu, paziņošanu un verifikāciju un par grozījumiem Regulā (ES) Nr. 525/2013"*

COM(2013) 480 final – 2013/0224 (COD).

Par Komitejas dokumenta sagatavošanu atbildīgā Lauksaimniecības, lauku attīstības un vides specializētā nodaļa savu atzinumu pieņēma 2013. gada 1. oktobrī.

Eiropas Ekonomikas un sociālo lietu komiteja 493. plenārajā sesijā, kas notika 2013. gada 16. un 17. oktobrī (16. oktobra sēdē), ar 134 balsīm par, 1 balsi pret un 9 atturoties, pieņēma šo atzinumu.

## 1. Secinājumi un ieteikumi

1.1. EESK atzinīgi vērtē priekšlikumu regulai par jūras transporta CO<sub>2</sub> emisiju monitoringa, ziņošanas un verifikācijas sistēmu (MZV sistēma) Eiropas Savienībā (turpmāk tekstā — priekšlikums), jo tas ir pirmais solis ceļā uz 2011. gada Baltajā grāmatā par transporta politiku <sup>(1)</sup> minēto CO<sub>2</sub> emisijas samazināšanas pasākumu īstenošanu.

1.2. EESK atzinīgi vērtē MZV sistēmu kā pirmo soli, īstenojot pakāpenisku pieeju virzībā uz Starptautiskās Jūrnieceības organizācijas (SJO) nolīgumu par obligātiem pasākumiem kuģniecības CO<sub>2</sub> emisiju samazināšanai un pozitīvi vērtē energoefektivitātes uzlabojumus un emisiju samazinājumu, kas tiek gaidīti pēc sistēmas ieviešanas <sup>(2)</sup>.

1.3. EESK atzīmē, ka minēto mērķu sasniegšanai priekšlikums pats par sevi gan nav pietiekams, tomēr saistībā ar pasākumiem, ko valstu vai reģionālā līmenī īsteno attiecībā uz trešām valstīm, tas ir tik tālejošs, cik tas šķiet lietderīgi. EESK uzskata, ka šajā jomā priekšlikums nodrošina vajadzīgo līdzsvaru.

1.4. EESK atzinīgi vērtē to, ka priekšlikuma radīto izmaksu un ieguvumu attiecība ir labvēlīga iesaistītajiem kuģu operatori. EESK pauž cerību, ka Komisija uzraudzīs priekšlikuma

īstenošanas ietekmi šajā jomā un veiks piemērotus pasākumus, ja, piemēram, izrādīsies, ka prognozētās izmaksas un ieguvumi nelabvēlīgi ietekmē konkurētspēju.

1.5. EESK apšauba tās papildu informācijas nepieciešamību un pievienoto vērtību, kura saistīta ar darbību, bet neattiecas uz degvielas patēriņu un emisijām un par kuru jāziņo saskaņā ar priekšlikuma 9. panta (d)–(g) apakšpunktu, 10. panta (g)–(j) apakšpunktu un II pielikumu, it īpaši tāpēc, ka vismaz daļu no minētās informācijas kuģniecības nozarē uzskata par komerciāli sensitīvu un viedokļi par to, cik vērtīga ir iespēja piekļūt tai apkopotā formā, ir atšķirīgi.

1.6. EESK norāda uz Komisijas "Zilās zonas" iniciatīvu administratīvā sloga mazināšanai tuvsatiksmes kuģošanā, un uzskata, ka minētā pieeja jāpiemēro arī izskatāmajā priekšlikumā <sup>(3)</sup>.

1.7. EESK norāda, ka baltajā grāmatā izvirzīto mērķu sasniegšanai vajadzīgi vēl citi pasākumi, un uzskata, ka ir ārkārtīgi svarīgi šādus pasākumus pieņemt Starptautiskajā Jūrnieceības organizācijā (SJO), lai izvairītos no iespējamiem konfliktiem ar valstīm ārpus ES un/vai negatīvas ietekmes uz ES kuģniecības konkurētspēju.

<sup>(1)</sup> COM(2011) 144 final, EESK atzinums par tematu "Ceļvedis uz Eiropas vienoto transporta telpu", OV C 24, 28.1.2012., 146.–153. lpp., it īpaši 1.2., 3.7., 3.8. un 3.11. punkts.

<sup>(2)</sup> COM(2013) 480 final.

<sup>(3)</sup> COM(2013) 510 final — Komisijas paziņojums "Zilā zona" — vienota transporta telpa kuģniecībai".

## 2. Ievads

2.1. Pašlaik starptautiskā jūras transporta radītās emisijas veido 3 % no siltumnīcefekta gāzu (SEG) emisijām pasaulē un 4 % no Eiropas Savienībā radītajām SEG emisijām. Prognozes liecina, ka globālā līmenī to daļa līdz 2050. gadam pieaugs līdz 5 % un gaidāms ievērojams pieaugums ES līmenī, kur skaitļi svārstās starp 51 % un 86 %<sup>(4)</sup>.

2.2. ES 2008. gada klimata un enerģētikas tiesību aktu kopumā, stratēģijā "Eiropa 2020"<sup>(5)</sup> un 2011. gada Baltajā grāmatā par transporta politiku ir izvirzīti tālejoši SEG emisiju samazināšanas mērķi. Vispārējais ES mērķis ir samazināt emisijas par 20 % salīdzinājumā ar 1990. gada rādītājiem vai attiecīgi par 30 %, ja tiks panākta globāla vienošanās<sup>(6)</sup>. Baltajā grāmatā par transporta politiku attiecībā uz starptautisko kuģniecību izvirzīts mērķis līdz 2050. gadam samazināt emisijas par 40 % salīdzinājumā ar 2005. gada līmeni.

2.3. Tomēr likumā nav noteikts, ka kuģniecības nozarei jāsamazina SEG emisijas. Tas paredzēts tikai SJO noteikumos par sēra emisijām, kurus ES tiesību aktos transponēja ar Direktīvu 2012/33/ES. Starptautiskais jūras transports ir vienīgā transporta nozare, uz kuru neattiecas ES apņemšanās samazināt SEG emisijas.

2.4. Tomēr gan Eiropadomes, gan Eiropas Parlamenta paziņojumos norādīts, ka visām nozarēm jāsniedz ieguldījums emisiju samazināšanā.

2.5. Transporta nozarē mērķi ir izvirzīti civilajai aviācijai, kas ir iekļauta ES emisijas kvotu tirdzniecības sistēmā (ETS), un šie mērķi attiecas arī uz lidojumiem uz un no ES lidostām. Minētā pasākuma īstenošana attiecībā uz lidojumiem ārpus ES gan pagaidām ir atlikta, lai atvieglotu globālas vienošanās panākšanu Starptautiskajā Civilās aviācijas organizācijā (ICAO)<sup>(7)</sup>.

2.6. Kuģniecības jomā ES līmenī nav izvirzīti saistoši mērķi, jo tika atzīts, ka lietderīgāk ir gaidīt pasākumus, ko SJO koordinētu starptautiskā līmenī.

2.7. Tomēr Padome un Parlaments 2009. gadā paziņoja: ja līdz 2011. gada 31. decembrim ES vai tās dalībvalstis Starptautiskajā Jūrniecības organizācijā nebūs noslēgušas starptautisku nolīgumu, Komisijai būtu jānāk klajā ar priekšlikumiem par starptautiskā jūras transporta emisiju iekļaušanu Kopienas

emisiju samazināšanas saistībās, kas stājas spēkā 2013. gadā, un priekšlikumi jāizstrādā tā, lai to negatīvā ietekme uz Kopienas konkurētspēju būtu iespējami mazāka<sup>(8)</sup>. Reaģējot uz minētajiem paziņojumiem, Komisija 2012. gadā nāca klajā ar savu paziņojumu.

2.8. SJO gan vēl nav panākusi starptautisku vienošanos kā atbildi uz 2009. gada paziņojumu, taču tikmēr ir pieņemti lēmumi par jaunu kuģu energoefektivitātes paaugstināšanu un izvirzīti citi energoefektivitātes paaugstināšanas priekšlikumi, kuros paredzēts, ka pirmais solis varētu būt emisiju monitoringa, ziņošanas par tām un to kontrole. Ņemot vērā minēto, Komisija uzskata, ka SJO notiekošā darba rezultātā varētu tikt pieņemti lēmumi par tirgus pasākumiem emisiju samazināšanai. Tāpēc apņemšanās izstrādāt pasākumus ES reģionālajā līmenī būtu jāīsteno tā, lai atbalstītu SJO notiekošo darbu. Komisija ir paudusi stingru atbalstu globālai pieejai, ko nodrošina SJO, un turpinās attiecīgi rīkoties, neraugoties uz SJO pasākumu lēno virzību. Komisija pastāvīgi uzraudzīs progresu un analizēs visus turpmākos pasākumus, kas saistīti ar Apvienoto Nāciju Organizācijas Vispārējo konvenciju par klimata pārmaiņām (UNFCCC) un SJO.

2.9. Par pirmo soli šajā virzienā būtu jāklūst emisiju monitoringa, ziņošanas un verifikācijas (MZV) sistēmas ieviešanai. Tas ļautu uzraudzīt norises un veicināt energoefektivitātes paaugstināšanu uzņēmumu līmenī; tādējādi varētu samazināt izmaksas, un šis samazinājums vairāk nekā kompensētu izmaksas, kas saistītas ar MZV sistēmas darbību. Varētu arī izmantot pieredzi, kas gūta no uzņēmumos izveidotajām sistēmām. ES reģionāla līmeņa MZV sistēma būtu jāievieš sadarbībā ar SJO, un šo sistēmu varētu pielāgot līdzīgiem pasākumiem, kurus turpmāk, iespējams, īsteno SJO. Tas varētu būt arī pirmais solis, lai ES vai starptautiska līmeņa emisiju samazināšanas saistības pakāpeniski attiecinātu uz jūras transporta emisijām, nosakot energoefektivitātes prasības un/vai īstenojot tirgus pasākumus.

## 3. Eiropas Komisijas priekšlikums

3.1. Komisija ir ierosinājusi regulu, ar kuru nosaka pamatu MZV sistēmai attiecībā uz CO<sub>2</sub> emisijām no kuģiem, kuru bruto tonnāža ir lielāka par 5 000 t. Sistēma aptver visu satiksmi ES ostās un starp tām, kā arī reisu no ES ostas uz nākamo aizrobežu ostu un reisu no pēdējās aizrobežu ostas uz pirmo ES ostu. Tā attiecas uz visiem kuģiem neatkarīgi no to karoga, izņemot karakuģus, valstīm piederošus kuģus un atpūtas kuģus. Priekšlikumā aprēķināts, ka, nosakot tonnāžas robežvērtību, noteikumi neattiektos uz aptuveni 40 % no flotes, kas rada tikai 10 % no kopējām CO<sub>2</sub> emisijām.

3.2. Atzinuma 2. punktā minēto iemeslu dēļ sistēma jāievieš ciešā sadarbībā ar SJO un citām starptautiskām organizācijām, un to būs iespējams pielāgot pasākumiem, ko turpmāk varētu īstenot SJO.

<sup>(4)</sup> COM(2013) 479.

<sup>(5)</sup> COM(2010) 2020.

<sup>(6)</sup> COM(2013) 479.

<sup>(7)</sup> Direktīva 2008/101/EK un Lēmums 377/2013/ES.

<sup>(8)</sup> Direktīvas 406/2009/EK 2. apsvēruma un Direktīvas 2009/29/EK 3. apsvēruma.

3.3. Komisijas ierosinātā MZV sistēma veido pamatu, kas nodrošina, ka kuģu īpašnieki/operatori vāc attiecīgus datus par katru kuģi un katru braucienu, uz kuru attiecas izskatāmā regula, tostarp par kustību ostu iekšienē. Paredzēta arī ikgadēja ziņojumu sniegšana. Ziņojumus apstiprinās akreditēti verificētāji, un apstiprinātus gada ziņojumus iesniegs Komisijai un karoga valstij. Gada ziņojumi tiks publicēti, un verificētāju izdotie atbilstības dokumenti jāglabā uz kuģiem, uz kuriem attiecas sistēma. Atbilstību pārbaudīs karoga valsts, izmantojot ostas valsts kontroles sistēmu. Par prasību nepildīšanu tiks noteikti sodi, dažos gadījumos kuģa izraidīšana, t. i., aizliegums ienākt ES ostās, kamēr nav atrisināta atbilstības problēma.

#### 4. Vispārīgas piezīmes

4.1. EESK pieņem zināšanai priekšlikuma stratēģiskos mērķus, kas ir vērienīgi un daudz plašāki nekā priekšlikuma saturs, jo paredzēts izveidot faktu bāzi turpmākām sarunām un tālākai virzībai uz pasākumiem, kas būtiski samazinās kuģniecības CO<sub>2</sub> emisijas. EESK atzinīgi vērtē šos stratēģiskos mērķus un Komisijas pieeju, proti, iecerēti pārredzami un uzticami kontrolēt CO<sub>2</sub> emisijas un to attīstību, izmantojot ziņošanas un verificācijas sistēmu, ko paredzēts izveidot ar ierosināto regulu. Komiteja piekrīt arī viedoklim, ka šī zināšanu bāze varētu būt ieguldījums SJO notiekošajā darbā, lai panāktu vienošanos par obligātiem pasākumiem jūras transporta CO<sub>2</sub> samazināšanai. Šajā saistībā EESK norāda arī uz tās pieņemto atzinumu<sup>(9)</sup> par priekšlikumu regulai par mehānismu siltumnīcefekta gāzu emisiju pārraudzībai un ziņošanai un citas informācijas ziņošanai valstu un Savienības līmenī saistībā ar klimata pārmaiņām un par Direktīvas Nr. 280/2004/EK atcelšanu sakarā ar Regulas 525/2013 pieņemšanu.

4.2. EESK atzinīgi vērtē arī priekšlikumā izmantoto daļēji augšupējo pieeju, proti, paredzēts, ka uzņēmumos savāktā informācija rosinās uzņēmumus īstenot energoefektivitātes paaugstināšanas pasākumus, kas ļaus samazināt degvielas patēriņu un emisijas uz vienu transportēto vienību par 2 % gadā. No priekšlikumam pievienotā ietekmes novērtējuma izriet, ka līdz 2030. gadam tādā veidā varētu arī samazināt neto izmaksas par 1,2 miljardiem euro gadā. Šajos aprēķinos ņemtas vērā arī MZV sistēmas ieviešanas izmaksas, ko lielā mērā segs kuģniecības nozare.

4.3. EESK tomēr uzsver, ka pastāvīgi jāuzrauga, cik precīzi novērtēta attiecība starp izmaksām un ieguvumiem, kurus priekšlikums rada kuģniecības nozarei un sabiedrībai. Komiteja arī lūdz Komisiju nekavējoties ierosināt korektīvus pasākumus, ja izrādīsies, ka kuģniecības nozarei ar MZV sistēmu izvirzītās prasības rada kuģniecības nozarei slogu, kas nelabvēlīgi ietekmē tās konkurētspēju.

<sup>(9)</sup> EESK atzinums par tematu "Sēra saturs kuģu degvielā", OV C 68, 6.3.2012., 70.–74. lpp.

4.4. EESK pauž šaubas par priekšlikumu paplašināt monitoringa veikšanas un ziņošanas pienākumus, aptverot arī komerciālus un ar darbību saistītus aspektus. EESK uzskata, ka šīs papildu informācijas sniegšanas prasības proporcionalitāte ir apšaubāma, jo prasība ir plašāka nekā priekšlikuma pamatmērķis, proti, savākt informāciju par CO<sub>2</sub> emisijām. Prasības lietderību turklāt apšaubījusi kuģniecības nozare, un attiecīgā informācija var būt arī komerciāli sensitīva. Ņemot vērā minēto, papildu administratīvo pienākumu uzlikšana ir pretrunā arī ar vienkāršošanas centieniem, kas ir viena no galvenajām iezīmēm Komisijas "Zilās zonas" iniciatīvā, ar kuru iecerēts atvieglot jūras transportu Eiropas Savienībā. Šajā saistībā EESK arī atzīmē, ka pienākums sniegt šāda veida informāciju būtu īpaši apgrūtināošs tuvsatiksmes kuģošanā, kas saistīta ar īsiem reisiem un daudziem galamērķiem.

4.5. EESK piekrīt arī vērtējumam, ka emisiju samazinājuma līmenis, ko iecerēts panākt ar priekšlikumu, joprojām nebūs pietiekams, lai sasniegtu 2011. gada Baltajā grāmatā par transporta politiku jūrniecības nozarei izvirzītos mērķus. Steidzami nepieciešami vēl citi un efektīvāki pasākumi.

4.6. Šajā saistībā EESK atgādina arī par agrāk pieņemtajiem atzinumiem<sup>(10)</sup> par jūras transporta politiku un vides prasībām, kuros EESK konsekventi atbalstījusi iniciatīvas, kas uzlabo vides stāvokli, taču arī norādījusi, ka, ņemot vērā jūras transporta globālo raksturu, šādi pasākumi būtu jāveic starptautiskā līmenī SJO ietvaros.

4.7. Šajā sakarā EESK atgādina, ka priekšlikums attieksies arī uz kuģiem, kas iet zem trešo valstu karogiem. Problēmas var rasties nevis saistībā ar iekšējo ES transporta darbību, bet gan ar transportu starp ES un ārpus ES esošām ostām. EESK uzskata, ka saistībā ar iespējamiem pretpasākumiem vai sarežģījumiem, kas izriet no vairāku šāda veida paralēlu sistēmu esamības, var rasties drīzāk praktiska un politiska, nevis juridiska rakstura problēmas. EESK pauž cerību, ka plānotā sistēma tajā iesaistītajiem dalībniekiem būs pietiekami pievilcīga un ka atšķirībā no ETS sistēmas civilajā aviācijā neradīsies sarežģījumi ar trešo valstu operatoriem.

<sup>(10)</sup> "Sēra saturs kuģu degvielā", OV C 68, 6.3.2012., 70.–74. lpp.; "Jūras nozaru izaugsme. Izaugsmes noturību veicinošās iespējas", OV C 161, 6.6.2013., 87.–92. lpp.; "Stratēģiskie mērķi un rekomendācijas ES jūras transporta politikai 2018. gada perspektīvā", OV C 255, 22.9.2010., 103.–109. lpp.; "ETS aviācijā", OV C 133, 9.5.2013., 30.–32. lpp.; "Mehānisms siltumnīcefekta gāzu emisiju monitoringam un ziņošanai", OV C 181, 21.6.2012., 169.–173. lpp.; "Integrēta Eiropas Savienības jūrniecības politika", OV C 211, 19.8.2008., 31.–36. lpp.; "Ekoloģisks jūras un iekšējo ūdensceļu transports", OV C 277, 17.11.2009., 20.–24. lpp.

4.8. EESK piekrīt viedoklim, ka par obligātajiem CO<sub>2</sub> emisiju samazināšanas pasākumiem, kuri priekšlikumā nav paredzēti, būtu jāvienojas Starptautiskajā Jūrniecības organizācijā, lai palielinātu iespējas tos sekmīgi īstenot. Komiteja arī uzskata, ka reģionāls ES regulējums varētu vairāk saskarties ar dažādām īstenošanas grūtībām, it īpaši saistībā ar trešām valstīm.

4.9. EESK atzīmē: priekšlikuma ietekmes novērtējumā secināts, ka tirgus pasākumi ir visefektīvākie instrumenti, ar ko panākt CO<sub>2</sub> emisiju pienācīgu samazināšanu līdz līmenim, kas ļaus sasniegt jūras transporta emisiju samazināšanas mērķus, kuri izvirzīti 2011. gada Baltajā grāmatā par transporta politiku.

4.10. EESK norāda arī uz risku, ka reģionālie obligātie emisiju samazināšanas pasākumi, it īpaši tirgus pasākumi, var negatīvi ietekmēt Eiropas kuģniecības konkurētspēju.

4.11. EESK tādēļ atzinīgi vērtē arī priekšlikumā noteikto Komisijas pienākumu, Eiropas Savienībā ieviešot MZV sistēmu jūras transporta CO<sub>2</sub> emisiju samazināšanai, uzturēt ciešus kontaktus ar SJO un citām attiecīgajām starptautiskajām organizācijām, kā arī Komisijas gatavību pielāgot ES sistēmu turpmākajai MZV sistēmai, par ko vienosies SJO.

4.12. EESK mudina Komisiju un dalībvalstis Starptautiskajā Jūrniecības organizācijā neatkāpties no prasības, ka jāpieņem tūlītēji lēmumi par piemērotiem, ieteicams, tirgus pasākumiem jūras transporta CO<sub>2</sub> emisiju samazināšanai.

4.13. EESK atzīmē, ka Komisija risinājuma meklēšanu SJO līmenī uzskata par ļoti nozīmīgu, taču tā neizslēdz iespēju īstenot reģionālus pasākumus ES līmenī, ja pašreizējām norisēm SJO nebūs rezultātu. EESK atzinīgi vērtē faktu, ka šādiem reģionāliem pasākumiem nav noteikts termiņš, un brīdina, ka nevarētu īstenot pasākumus, kas emisiju samazināšanu veicina nebūtiski, bet varētu radīt augstākas izmaksas sakarā ar pazeminātu konkurētspēju vai radīt problēmas attiecībās ar trešām valstīm, jo šādi pasākumi ietekmē kuģus, kas iet zem šo valstu karoga, vismaz ūdeņos ārpus Eiropas Savienības.

4.14. EESK atzinīgi vērtē arī saikni, kas izveidota starp nozaru MZV un ar Regulu 525/2013<sup>(11)</sup> ieviesto vispārējo SEG monitoringa sistēmu.

<sup>(11)</sup> Regula (ES) Nr. 525/2013 par mehānismu siltumnīcefekta gāzu emisiju pārraudzībai un ziņošanai un citas informācijas ziņošanai valstu un Savienības līmenī saistībā ar klimata pārmaiņām un par Lēmuma Nr. 280/2004/EK atcelšanu.

## 5. Īpašas piezīmes

5.1. EESK atzīmē, ka MZV sistēmai izvēlētajā koncepcijā lielākais slogs saistībā ar sistēmas ieviešanu uzlikts kuģu īpašniekiem vai operatoriem un akreditētiem verificētājiem, savukārt dalībvalstis, Komisija un EMSA lielākoties veiks uzraudzības funkcijas un saņems ziņojumus. Tas darīts, lai varētu izmantot līdz šim uzņēmumu līmenī uzkrāto pieredzi un samazināt ES iestāžu administratīvo slogu.

5.2. EESK uzskata: lai paaugstinātu ziņojumu par emisijām kvalitāti, tajos būtu jāatspoguļo lietderīga specifiska informācija, piemēram, kuģa ledus klase vai īpaši kuģošanas apstākļi, piemēram, kuģošana ziemas apstākļos.

5.3. EESK uzskata, ka daži ierosinātās MZV sistēmas aspekti ir pārlieku sarežģīti un saistīti ar lielu resursu patēriņu. Piemēram, ir grūti izprast, kāpēc jāizstrādā formāls verificācijas ziņojums par gada ziņojumiem, ņemot vērā, ka par apstiprinātiem gada ziņojumiem tiks izdots atbilstības sertifikāts un minētā sertifikāta galvenie elementi tiks arī publicēti. EESK uzskata, ka ar atbilstības sertifikātu vajadzētu pietikt un ka iespēja sniegt pamatotu verificācijas ziņojumu jāparedz gadījumos, kad atbilstības sertifikāta izsniegšana ir atteikta.

5.4. Lai arī, protams, ir lietderīgi ar izskatāmo priekšlikumu noteiktos ziņojumus iesniegt arī Komisijas struktūrvienībām, kas atbild par Regulas 525/2013 SEG emisiju pārraudzībai un ziņošanai īstenošanu, ir gūti izprast, kāpēc dalībvalstīm tiek pieprasīts nosūtīt Komisijai atsevišķu ziņojumu, kas pielāgots atbilstoši minētajai regulai, ja visu lietderīgo informāciju vienkārši varētu iekļaut vienā ziņojumā, kuru pēc tam varētu nosūtīt visām iesaistītajām personām.

5.5. EESK arī pauž šaubas par 20. panta 3. punktā paredzētās izraidīšanas sankcijas pamatotību, jo ar to kuģim tiktu liegta iespēja ienākt ES ostās, arī kuģa karoga valsts ostā. Būtu lietderīgi paredzēt sava veida "patvēruma ostas", kur varētu atrisināt atbilstības problēmas.

5.6. EESK arī uzdod jautājumu, vai nav paredzēts nevarējīgi garš īstenošanas termiņš un vai nevarētu to par vienu gadu saīsināt. Piemēram, priekšlikumā paredzēts, ka tas stājas spēkā 2015. gada 1. jūlijā, taču monitoringa plāni Komisijā nav jāiesniedz līdz 2017. gada 30. augustam, savukārt pats monitoringa process faktiski sāksies ne agrāk kā 2018. gada 1. janvārī. Tas nozīmē aptuveni 2,5 gadus ilgu pārejas periodu, kas EESK šķiet samērā garš, ņemot vērā, ka būs jāpieņem arī virkne deleģēto aktu un īstenošanas aktu.

5.7. EESK arī uzskata, ka plānotais Eiropas Ilgtspējīgas kuģniecības forums varētu būt piemērota vieta daudz ar īstenošanu saistītu jautājumu apspriešanai.

5.8. EESK norāda arī uz vairākiem ar priekšlikumu saistītiem tehniskiem aspektiem. Piemēram, 14. panta 1. punktā ir minēts gan "uzņēmums", gan "kuģa operators", savukārt atbilstoši 3. pantā minētajai definīcijai uzņēmuma jēdzienā ietilpst gan īpašnieki, gan operatori. Gan ar 15. panta 5. punktu, gan ar 16. panta 3. punktu Komisijai tiek piešķirtas pilnvaras pieņemt deleģētus aktus, tostarp, lai precizētu "verificētāju akreditācijas metodes". EESK ierosina svītrot atsauci uz akreditācijas metodēm 15. panta 5. punktā, kurā ir runa par verificācijas procedūrām, un saglabāt to 16. pantā par verificētāju akreditāciju.

5.9. Ar 23. pantu tiek piešķirtas ļoti plašas pilnvaras pieņemt deleģētos aktus, ar ko papildinātu un grozītu I un II pielikuma noteikumus un kas ļautu ņemt vērā virkni elementu, tostarp zinātnisko informāciju, attiecīgos datus, kas pieejami uz kuģiem, starptautiskos noteikumus un starptautiski pieņemtos standartus, "lai apzinātu visprecīzākās un efektīvākās emisiju monitoringa metodes un lai uzlabotu prasītās informācijas pareizību". EESK uzskata, ka šis deleģējums lielā mērā pārsniedz mērķi pielāgoties tehniskajai attīstībai un ar to atļauj veikt izmaiņas, piemēram, apzināt monitoringa metodes, kas ir būtisks priekšlikuma elements. EESK tādēļ uzskata, ka šāda mēroga deleģējums var būt pretrunā ar LESD 290. pantu. Līdzīgs jautājums jāuzdod arī par 15. panta 3. punktā minēto deleģējumu attiecībā uz verificācijas procedūrām.

Briselē, 2013. gada 16. oktobrī

*Eiropas Ekonomikas un sociālo lietu komitejas  
priekšsēdētājs*

Henri MALOSSE

---