



KOMISJA
EUROPEJSKA

Bruksela, dnia 10.3.2015 r.
COM(2015) 128 final

2013/0224 (COD)

**KOMUNIKAT KOMISJI
DO PARLAMENTU EUROPEJSKIEGO**

na podstawie art. 294 ust. 6 Traktatu o funkcjonowaniu Unii Europejskiej

dotyczący

**stanowiska Rady w pierwszym czytaniu w sprawie przyjęcia rozporządzenia
Parlamentu Europejskiego i Rady w sprawie monitorowania, raportowania i weryfikacji
emisji dwutlenku węgla z transportu morskiego oraz zmieniającego rozporządzenie
(UE) nr 525/2013**

(Tekst mający znaczenie dla EOG)

**KOMUNIKAT KOMISJI
DO PARLAMENTU EUROPEJSKIEGO**

na podstawie art. 294 ust. 6 Traktatu o funkcjonowaniu Unii Europejskiej

dotyczący

**stanowiska Rady w pierwszym czytaniu w sprawie przyjęcia rozporządzenia
Parlamentu Europejskiego i Rady w sprawie monitorowania, raportowania i weryfikacji
emisji dwutlenku węgla z transportu morskiego oraz zmieniającego rozporządzenie
(UE) nr 525/2013**

(Tekst mający znaczenie dla EOG)

1. Przebieg procedury

Data przekazania wniosku Parlamentowi Europejskiemu i Radzie 28 czerwca 2013 r.

(dokument COM(2013) 480 final – 2013/0224 COD):

Data wydania opinii przez Europejski Komitet Ekonomiczno-Społeczny: 16 października 2013 r.

Data uchwalenia stanowiska Parlamentu Europejskiego w pierwszym czytaniu: 16 kwietnia 2014 r.

Data przekazania zmienionego wniosku: n/d

Data przyjęcia stanowiska Rady: 5 marca 2015 r.

2. Przedmiot wniosku Komisji

Wniosek Komisji dotyczy stworzenia ogólnounijnych ram prawnych na potrzeby gromadzenia i publikowania zweryfikowanych rocznych danych dotyczących emisji CO₂ oraz danych dotyczących efektywności energetycznej w odniesieniu do wszystkich dużych statków (ponad 5 000 ton brutto), które korzystają z portów UE, niezależnie od tego, gdzie statki te są zarejestrowane. Jak podkreślono w komunikacie Komisji przyjętym w czerwcu 2013 r.¹ jest to pierwszy krok strategii UE w zakresie ograniczania emisji gazów cieplarnianych z transportu morskiego. Działanie to powinno również wnieść cenny wkład do dyskusji toczących się w ramach Międzynarodowej Organizacji Morskiej (IMO).

Główne cechy systemu monitorowania, raportowania i weryfikacji określonego we wspomnianym wniosku, są następujące:

- (a) Zakres: przepisy w sprawie monitorowania, raportowania i weryfikacji (MRW) obejmują swym zakresem statki o pojemności powyżej 5000 ton brutto zawijające do portów podlegających jurysdykcji danego państwa członkowskiego. Wykluczono

¹ Komunikat Komisji „Włączenie emisji z transportu morskiego do unijnej polityki w zakresie ograniczenia emisji gazów cieplarnianych” (COM(2013) 479 final).

małe źródła emisji (małe i średnie statki o pojemności poniżej 5000 GT), które stanowią około 40 % floty, ale posiadają udział w całkowitych emisjach wynoszący zaledwie 10 %.

- (b) Wyłączeniem objęto kilka następujących kategorii statków: okręty wojenne, statki rybackie i statki do przetwórstwa ryb, drewniane statki oraz statki rządowe wykorzystywane do celów niehandlowych.
- (c) Zgodnie z zasadami międzynarodowego prawa morskiego przepisy w sprawie monitorowania, raportowania i weryfikacji stosuje się w sposób niedyskryminacyjny w odniesieniu do wszystkich statków zawijających do portów UE, bez względu na ich banderę.
- (d) Rejsy z portów i do portów UE: od dnia 1 stycznia 2018 r. statki będą zobowiązane do monitorowania emisji CO₂ oraz innych odpowiednich parametrów wydajności w odniesieniu do rejsów wewnątrz Unii (rejsów między portami zawinięcia podlegającymi jurysdykcji dowolnego państwa członkowskiego), w odniesieniu do rejsów z ostatniego portu zawinięcia poza terytorium UE do pierwszego portu zawinięcia podlegającego jurysdykcji dowolnego państwa członkowskiego (statki przybywające do UE) oraz w odniesieniu do rejsów z portu zawinięcia podlegającego jurysdykcji dowolnego państwa członkowskiego do pierwszego portu zawinięcia poza terytorium UE (statki wypływające z UE).
- (e) Emisje pochodzące ze statków w portach będą również musiały być monitorowane, raportowane i weryfikowane. Ma to zachęcić do stosowania dostępnych lądowych technologii w zakresie redukcji emisji.
- (f) Będą przy tym wykorzystywane już dostępne dane z dzienników pokładowych, zgłoszeń pozycji statku na godzinę 12.00 i kwitów bunkrowych.
- (g) Po przeprowadzeniu czynności związanych z monitorowaniem, dane te będą musiały zostać poddane niezależnej weryfikacji, a następnie co roku być zgłaszane w zsumowanej postaci Komisji i państwu bandery statku.
- (h) Komisja przedstawi raport zawierający zweryfikowane roczne zsumowane dane odnoszące się zarówno do emisji CO₂, jak i parametrów efektywności pojedynczych statków.
- (i) Ograniczona liczba zadań – związanych głównie z bazą danych odnoszącą się do egzekwowania przepisów – zostanie powierzona Europejskiej Agencji Bezpieczeństwa Morskiego, zgodnie z rozporządzeniem ją ustanawiającym.
- (j) Egzekwowanie przepisów przez państwa członkowskie będące państwami bandery lub państwami portu polega na sprawdzeniu, czy na pokładzie statków zatrzymujących się w portach podlegających ich jurysdykcji znajduje się ważny dokument zgodności (w ramach kontroli przeprowadzanej przez państwo portu na mocy art. 19 ust. 2 lub w ramach szczegółowych inspekcji w zakresie MRW na mocy art. 19 ust. 3), oraz na stosowaniu, w odpowiednich przypadkach, sankcji.
- (k) Rozporządzenie powinno odzwierciedlać rozwój sytuacji międzynarodowej. Należy zatem dokonywać jego przeglądu i proponować/dostosować, w stosownych przypadkach, istotne zmiany na podstawie zmian uzgodnionych na poziomie międzynarodowym, w szczególności w ramach Międzynarodowej Organizacji Morskiej (IMO).

3. Uwagi dotyczące stanowiska Rady

3.1. Uwagi ogólne na temat stanowiska Rady

Zdaniem Komisji nieformalne negocjacje doprowadziły do uzyskania zrównoważonego pakietu zawierającego zadowalające rozwiązania w wielu istotnych kwestiach, takich jak zakres rozporządzenia, monitorowanie i raportowanie w odniesieniu do ładunku, poufność danych, przejrzystość informacji lub przepisy dotyczące egzekwowania. Dlatego też Komisja jest gotowa poprzeć wyniki negocjacji, znajdujące odzwierciedlenie w stanowisku Rady.

Komisja zajmuje jednak specjalne stanowisko dotyczące korzystania przez Radę z możliwości przewidzianej w art. 5 ust. 4 rozporządzenia 182/2011 (klauzula dotycząca przypadku, gdy nie została wydana opinia) w odniesieniu do aktów wykonawczych. Komisja nie sprzeciwia się korzystaniu z tej możliwości, lecz jest przekonana, że zastosowanie takiego przepisu musi być uzasadnione i wyda w związku z tym oświadczenie w załączniku do niniejszego komunikatu.

3.2. Poprawki Parlamentu Europejskiego przyjęte w pierwszym czytaniu (w skrócie)

Rada nie rozważyła wyraźnie szeregu poprawek PE. Stanowisko Komisji w sprawie tych poprawek PE przedstawiono poniżej.

W opinii PE w pierwszym czytaniu zaproponowano następujące główne poprawki:

- (a) **Wprowadzenie szerszego odniesienia do „emisji gazów cieplarnianych” zamiast „emisji CO₂” (poprawki 1, 9, 10, 12, 17, 21, 23, 24, 29 i 31). Poprawka przyjęta w części przez Komisję.** W opinii PE w pierwszym czytaniu w kilku przypadkach wyrażenie „emisje CO₂” zastąpiono wyrażeniem „emisje gazów cieplarnianych”, tak aby podkreślić potrzebę zajęcia się z czasem emisjami z transportu morskiego „innymi niż emisje CO₂”. Komisja jest zdania, że rozporządzenie, którego dotyczy wniosek, powinno w dalszym ciągu koncentrować się na emisjach CO₂, stanowiących zdecydowanie najbardziej istotne emisje gazów cieplarnianych z sektora morskiego. Jeśli jednak (i tak długo jak) zakres rozporządzenia pozostanie bez zmian, niektóre ogólniejsze sformułowania zgodne z poprawkami proponowanymi przez PE mogą zostać zaakceptowane. Rada przychyliła się do odnoszenia się – tak jak ma to miejsce we wniosku Komisji – tylko do emisji CO₂, akceptując jednocześnie ogólniejsze brzmienie sformułowania dotyczącego emisji gazów cieplarnianych i czynników zanieczyszczenia powietrza w motywach (motyw 1a (nowy) i inne motywy).
- (b) **Objęcie zakresem systemu MRW statków rybackich i statków do przetwórstwa ryb (poprawka 26). Poprawka odrzucona przez Komisję.** PE opowiada się za objęciem zakresem systemu MRW „statków rybackich i statków do przetwórstwa ryb”, które zostały wyłączone z zakresu wniosku. Zdaniem Komisji kategorie te odpowiadają za niewielką ilość emisji i stwarzają pewne problemy związane z egzekwowaniem przepisów. Rada ostatecznie poparła wyłączenie tych kategorii z zakresu rozporządzenia, zgodnie z propozycją zawartą we wniosku Komisji.
- (c) **Wprowadzenie mniej rygorystycznych obowiązków w zakresie MRW dla statków wykonujących rejsy wyłącznie w UE i wykonujących wiele rejsów na dzień („żegluga morska bliskiego zasięgu”) (poprawka 58). Poprawka przyjęta w części przez Komisję.** PE proponuje zwolnić z obowiązków w zakresie monitorowania poszczególnych rejsów statki wykonujące rejsy wyłącznie w UE i wykonujące wiele rejsów na dzień (takie jak promy). Celem jest uproszczenie obowiązków w zakresie monitorowania ciężących na statkach wykonujących każdego dnia wiele potencjalnie podobnych rejsów. W celu zapobieżenia w takich

przypadkach sytuacji, w której monitorowanie stanie się niepotrzebnie zbyt uciążliwe, monitorowanie poszczególnych rejsów jako krok pośredni nie będzie rygorystycznie wymagane, podczas gdy obowiązek składania rocznego raportu pozostanie niezmieniony. Co do zasady Komisja popiera wprowadzenie takiego uproszczonego systemu, którego celem jest zapewnienie równowagi między potrzebą poparcia rocznego raportu statku dokładnymi danymi z pokładu a obciążeniem administracyjnym, jakie potrzeba ta oznaczałaby dla danego rodzaju sektora lub okoliczności określonych w sposób obiektywny. Rada podtrzymała propozycję PE, opowiadając się jednak za określeniem progu w odniesieniu do liczby planowanych rejsów rocznych, tak aby zapewnić większą pewność prawną dla podmiotów gospodarczych.

- (d) **Wyłączenie „przewożonego ładunku” i „prac transportowych” z zakresu monitorowanych danych, a także obliczeń skutkujących ustaleniem efektywności energetycznej (poprawki 29, 30, 43, 53-55, 59, 73, 91 i 93). Poprawki odrzucone przez Komisję.** PE zaproponował skreślenie wyrażenia „przewożony ładunek” oraz opierających się na „pracach transportowych” obliczeń skutkujących ustaleniem efektywności energetycznej. Rada zachowała je jako parametry monitorowania, zgodnie z propozycją przedstawioną we wniosku Komisji.
- (e) **Wzmocnienie efektywności technicznej statku poprzez nałożenie wymogu certyfikowanego wskaźnika konstrukcyjnego efektywności energetycznej (EEDI) również w odniesieniu do istniejących statków (poprawki 61 i 71). Poprawki odrzucone przez Komisję.** PE wystąpił z kontrpropozycją wobec skreślenia „ładunku” i osłabienia efektywności operacyjnej, proponując, by certyfikacja EEDI była wymagana w odniesieniu do wszystkich kategorii statków objętych systemem MRW, do których EEDI ma zastosowanie. Rada podtrzymała propozycję Komisji, by zakres EEDI obejmował wyłącznie nowe statki (skonstruowane lub remontowane po 2013 r.).
- (f) **Dodanie „klasy lodowej” statku oraz informacji o trudnych warunkach zimowych do informacji zawieranych w planie monitorowania i raportach na temat wielkości emisji (poprawki 33, 40, 44, 60 i 70). Poprawki przyjęte przez Komisję.** PE opowiada się za dodaniem pakietu poprawek mających na celu zapewnienie, by „klasa lodowa” (wskazująca, czy statek został specjalnie zaprojektowany do żeglugi na akwenach pokrytych lodem) była jedną z podstawowych informacji zgłaszanych w ramach systemu MRW. Rada zachowała główną ideę PE, uznając jednak informowanie na ten temat za czynność dobrowolną.
- (g) **Wprowadzenie odniesienia do dyrektywy 2003/4/WE w sprawie publicznego dostępu do informacji dotyczących środowiska (poprawka 69). Poprawka odrzucona przez Komisję.** PE żywi obawy, że dane gromadzone w ramach systemu MRW mogą prowadzić do uzyskania nieuprawnionego wglądu w chronione informacje handlowe. W związku z tym PE wprowadził odniesienie do istniejących przepisów UE w zakresie dostępu do informacji dotyczących środowiska (dyrektywa 2003/4/WE w sprawie publicznego dostępu do informacji), mających zastosowanie wyłącznie do państw członkowskich. Komisja uważa, że roczne dane zgromadzone w ramach systemu MRW zazwyczaj nie dają wglądu w tajemnice handlowe. Jest jednak gotowa wyjść naprzeciw oczekiwaniom PE i umożliwić dokonywanie oceny, czy w danym przypadku i w związku ze szczególnymi okolicznościami ochrona uzasadnionego interesu handlowego byłaby zagrożona. Rada przeformułowała propozycję PE, wprowadzając odniesienie do rozporządzenia nr 1367/2006 w sprawie dostępu do informacji dotyczących środowiska, mającego zastosowanie do

instytucji i organów UE (rozporządzenie w sprawie konwencji z Aarhus) i zawierającego klauzulę, by ochrona interesów handlowych była oceniana pod kątem interesu publicznego wynikającego z ich ujawnienia.

- (h) **Automatyczne przedłużenie przekazania uprawnień Komisji do przyjmowania aktów delegowanych (art. 24 ust. 1). Poprawka przyjęta przez Komisję.** PE proponuje, by uprawnienia zostały przekazane Komisji na okres pięciu lat, a następnie przekazanie to było automatycznie przedłużane na okresy takiej samej długości, chyba że PE lub Rada sprzeciwią się takiemu przedłużeniu. Komisja może zgodzić się na tę klauzulę, która w rzeczywistości ma standardowe brzmienie. Rada również przyjęła zwykle stosowany schemat automatycznego przedłużania.
- (i) **Ocena co dwa lata wpływu emisji gazów innych niż CO₂ (poprawka 82). Poprawka przyjęta przez Komisję.** PE zaproponował nałożenie na Komisję nowego obowiązku w ramach rozporządzenia w sprawie mechanizmów monitorowania polegającego na ocenianiu co dwa lata ogólnego wpływu sektora transportu morskiego na klimat na świecie, w tym wpływu emisji innych niż CO₂. Komisja może przyjąć propozycję PE pod warunkiem jej przeformułowania. Rada podtrzymała propozycję PE, przekształcając ją jednak w obowiązek przeprowadzania oceny co dwa lata w terminie składania przez Komisję sprawozdania ogólnego na temat emisji zgłoszonych w ramach systemu MRW zgodnie z art. 21 ust. 3.

3.3. Nowe przepisy wprowadzone przez Radę oraz stanowisko Komisji.

Rada wprowadziła szereg zmian, które nie osłabiają w sposób znaczący wniosku, a także szereg nowych przepisów do tekstu, które Komisja może przyjąć. Wprowadzono następujące przepisy:

- (a) **Wprowadzenie mniej rygorystycznego systemu monitorowania „żegluga morskiej bliskiego zasięgu” (art. 9 ust. 2 (nowy)).** Rada wprowadziła nowe przepisy pozwalające statkom wykonującym rejsy wchodzące w zakres przedmiotowego wniosku i odbywającym ponad 300 rejsów rocznie na skorzystanie ze zwolnienia z obowiązków w zakresie monitorowania w odniesieniu do poszczególnych rejsów (art. 9 ust. 2 (nowy)). Przewidziane przez Radę wyłączenie jest sformułowane w dość podobny sposób jak zaproponowana przez PE poprawka 58. Komisja może zaakceptować taki mniej rygorystyczny system, jak opisano w tekście Rady (zapewniający większą pewność prawa i przewidujący określenie rocznego progu). Monitorowanie zużycia paliwa i emisji CO₂ w odniesieniu do poszczególnych rejsów w przypadku statków wykonujących dużą liczbę potencjalnie podobnych działań (takich jak promy) wyłącznie w zakresie rozporządzenia MRW nie jest absolutnie konieczne, ponieważ na potrzeby oceny sposobu obliczenia rocznych danych na temat emisji CO₂ i zużycia paliwa weryfikator może wykorzystywać inne dokumenty i dane pokładowe (takie jak kwity bunkrowe). W związku z tym nie jest to pośredni krok niezbędny do realizacji podstawowych obowiązków statku w zakresie raportowania rocznego na mocy art. 10 rozporządzenia MRW, które to obowiązki będą w dalszym ciągu mieć takie samo zastosowanie. Wyłączenie wprowadzone w odniesieniu do poszczególnych rejsów opiera się również na założeniu, że nie jest konieczne, aby wyraźnie odróżniać i oddzielać dane na podstawie poszczególnych rejsów (w celu uniknięcia objęcia danych z rejsów niewchodzących w zakres rozporządzenia, np. między dwoma portami zawinięcia poza UE). Statki, które nie spełniają obydwu wyżej wymienionych obiektywnych kryteriów mających zastosowanie niezależnie od bandery statku, nie będą mogły korzystać z takiego wyłączenia.

- (b) **Dobrowolne raportowanie przez przedsiębiorstwa na podstawie kryteriów określonych w planie monitorowania (art. 10 ust. 3 (nowy)).** Rada wprowadziła nowe przepisy pozwalające statkom na monitorowanie, a następnie publikowanie danych na temat zużycia paliwa i emisji CO₂ w podziale według różnych kryteriów (tj.: rejsy z ładunkiem/w stanie balastowym). Komisja może przychylić się do tekstu Rady.
- (c) **Inspekcje w ramach systemu MRW (art. 19 ust. 3).** Rada zaproponowała, aby ograniczyć obowiązki organów państw członkowskich dotyczące statków, które nie notyfikowały dokumentu zgodności, i nie są objęte innymi mechanizmami egzekwowania, a które wpływają do portu podlegającego jurysdykcji danego państwa członkowskiego. Komisja może przychylić się do tekstu Rady, gdyż pozwoliłoby to na dostosowanie mechanizmów egzekwowania do poziomu tradycyjnie stosowanego w tym sektorze.
- (d) **Nakaz wydalenia (art. 20 ust. 3).** Rada złagodziła warunki, na których państwa członkowskie mogą wydać nakaz wydalenia w przypadku statków, które nie spełniają wymogów w zakresie monitorowania i raportowania przez „co najmniej dwa okresy sprawozdawcze pod rząd” (zamiast „dłużej niż przez jeden okres sprawozdawczy”) i „jeżeli inne środki egzekucyjne nie zapewniły osiągnięcia zgodności”. Dodano również odniesienie do międzynarodowych przepisów morskich mających zastosowanie w przypadku statków w niebezpieczeństwie. Komisja może przyjąć tekst Rady.
- (e) **Krajowe przepisy dotyczące sankcji i kar oraz informacje na temat krajowych środków odwoławczych (art. 20 ust. 3a i 4).** W nowym art. 20 ust. 3a (nowy) wprowadzono odstępstwo pozwalające na zwolnienie państw członkowskich pozbawionych dostępu do morza i nieposiadających statków pływających pod ich banderą z obowiązku ustanowienia przepisów krajowych dotyczących kar i sankcji. W art. 20 ust. 4 (nowy) dodano również odniesienie do potrzeby informowania przedsiębiorstw o skutecznych krajowych środkach odwoławczych dostępnych w przypadku wydalenia. Komisja może przychylić się do tekstu Rady w wymienionych kwestiach.
- (f) **Publikacja rocznych danych i ochrona interesów handlowych** na mocy rozporządzenia (WE) nr 1367/2006 („rozporządzenie w sprawie konwencji z Aarhus”) mającego zastosowanie do instytucji i organów UE (art. 21 ust. 2a (nowy)). Rada zaproponowała przeformułowanie klauzuli PE o ochronie interesów handlowych poprzez dodanie odniesienia do rozporządzenia nr 1367/2006 w sprawie dostępu do informacji dotyczących środowiska, którymi dysponują instytucje i organy UE. Komisja może przychylić się do tekstu Rady.
- (g) **Akty delegowane w sprawie weryfikacji i akredytacji oraz nowy załącznik III** dotyczący elementów, które mają być uwzględnione przez Komisję przy przyjmowaniu tych aktów delegowanych (art. 15 ust. 5 i art. 16 ust. 3 oraz załącznik III (nowy)). Rada jeszcze precyzyjniej określiła zawartość aktów delegowanych dotyczących weryfikacji i akredytacji pierwotnie przewidzianych w art. 15 i 16 wniosku Komisji, dodając wykaz elementów innych niż istotne, które powinny zostać uwzględnione przy opracowywaniu tych aktów delegowanych na mocy nowego załącznika III do rozporządzenia. Zmiana ta pomaga ograniczyć zakres aktów delegowanych i w związku z tym może zostać przyjęta przez Komisję.
- (h) **Skreślenie obowiązków państw członkowskich w zakresie raportowania emisji z transportu morskiego na podstawie rozporządzenia w sprawie mechanizmu**

monitorowania (art. 26). Rada skreśliła wszelkie dodatkowe obowiązki sprawozdawcze państw członkowskich, które muszą być spełnione zgodnie z rozporządzeniem w sprawie mechanizmu monitorowania na podstawie danych zebranych w ramach systemu MRW. Coroczne przekazywanie przez państwa członkowskie danych nie jest bezwzględnie konieczne, ponieważ Komisja będzie otrzymywać dane bezpośrednio od przedsiębiorstw, a także sporządzać sprawozdania roczne. Komisja może zatem przyjąć stanowisko Rady.

- (i) **Opracowanie parametrów monitorowania ładunku według rodzaju statku, w tym za pośrednictwem aktów wykonawczych (załącznik II część B).** W tekście Rady „ładunek” i „praca transportowa” należą do parametrów, które mają być objęte monitorowaniem i raportowaniem, jak we wniosku Komisji. Jednakże Rada wprowadziła szereg propozycji dotyczących parametrów monitorowania ładunku i pracy transportowej dostosowanych do poszczególnych rodzajów statków, które to parametry powinny stać się częścią systemu MRW. Załącznik II część B zawiera zatem szereg dodatkowych przepisów odzwierciedlających istniejący stan wiedzy w zakresie parametrów monitorowania ładunku statków ro-ro i kontenerowców (oprócz parametrów dotyczących statków pasażerskich, określonych we wniosku Komisji).

W odniesieniu do innych statków Rada proponuje, by w stosownych przypadkach uwzględnić jako parametry monitorowania wagę i objętość. Ponadto daje Komisji możliwość doprecyzowania oraz – w razie potrzeby – zmiany, za pośrednictwem aktów wykonawczych, sposobu wywiązywania się z obowiązku monitorowania ładunku. Komisja może zgodzić się na takie podejście. Włączenie parametrów właściwych dla danego statku do celów monitorowania ładunku ma znaczenie również we wspieraniu zmian na szczeblu międzynarodowym, w szczególności w Międzynarodowej Organizacji Morskiej (IMO).

- (j) **Zmiany do dyrektywy Parlamentu Europejskiego i Rady 2009/16/WE w sprawie kontroli przeprowadzanej przez państwo portu (art. 26a).** Rada zaproponowała zmianę załącznika IV do dyrektywy w sprawie kontroli przeprowadzanej przez państwo portu w celu dodania dokumentu zgodności wydawanego na mocy rozporządzenia MRW do wykazu dokumentów do sprawdzenia przez oficerów kontroli państwa portu podczas przeprowadzania kontroli państwa portu. Zmiana ta ułatwi wdrożenie mechanizmów egzekwowania przewidzianych w rozporządzeniu i jest przyjęta przez Komisję.
- (k) **Klauzula dotycząca przypadku, gdy nie została wydana opinia (art. 25 ust. 2).** W odniesieniu do aktów wykonawczych przyjmowanych na mocy rozporządzenia MRW Rada uciekła się do możliwości przewidzianej w rozporządzeniu nr 182/2011, polegającej na wprowadzeniu klauzuli dotyczącej przypadku, gdy nie została wydana opinia. Komisja podtrzyma swoje zasadnicze stanowisko, wskazując, że włączeniu takiej klauzuli musi towarzyszyć szczegółowe uzasadnienie jej zastosowania w danej sprawie, np. w formie motywu.

4. Podsumowanie

Komisja uważa, że tekst uzgodniony przez Radę jest zbliżony do pierwotnego wniosku Komisji, a jednocześnie zawiera szereg poprawek, które Komisja może poprzeć w celu ułatwienia osiągnięcia porozumienia z PE na poziomie wspólnego stanowiska Rady.

OŚWIADCZENIE

Oświadczenie Komisji w sprawie zmiany rozporządzenia 20xx/xx/WE

Komisja podkreśla, że systematyczne powoływanie się na art. 5 ust. 4 akapit drugi lit. b) rozporządzenia 182/2011 (Dz.U. L 55 z 28.2.2011, s. 13) jest sprzeczne z literą i duchem tego rozporządzenia. Korzystanie z tego przepisu musi być związane z konkretną potrzebą odstąpienia od zasady, zgodnie z którą Komisja może przyjmować projekt aktu wykonawczego, w przypadku gdy nie została wydana opinia. Jako że jest to wyjątek od ogólnej zasady ustanowionej w art. 5 ust. 4, nie można postrzegać powoływania się na akapit drugi lit. b) jako „dyskrecjonalnego uprawnienia” prawodawcy, lecz należy interpretować ten przepis w sposób zawężający, a w związku z tym korzystanie z niego musi być uzasadnione.