

V Bruseli 30. 7. 2025
COM(2025) 431 final

2025/0242 (NLE)

Návrh

ROZHODNUTIE RADY

o pozícii, ktorá sa má v mene Európskej únie zaujať v Medzinárodnej námornej organizácii na druhom mimoriadnom zasadnutí Výboru pre ochranu morského prostredia, pokiaľ ide o prijatie pozmeňovacích návrhov Medzinárodného dohovoru o zabránení znečisťovaniu z lodí (MARPOL)

DÔVODOVÁ SPRÁVA

1. PREDMET NÁVRHU

Tento návrh sa týka rozhodnutia o pozícii, ktorá sa má zaujať v mene Únie na druhom mimoriadnom zasadnutí Výboru Medzinárodnej námornej organizácie pre ochranu morského prostredia (ďalej len „zasadnutie MEPC/ES.2“), ktoré sa má uskutočniť od 14. do 17. októbra 2025.

Na tomto zasadnutí má výbor MEPC prijať pozmeňovacie návrhy prílohy VI k Medzinárodnému dohovoru o zabránení znečisťovaniu z lodí (MARPOL).

2. KONTEXT NÁVRHU

2.1. Dohovor o Medzinárodnej námornej organizácii

Dohovorom o Medzinárodnej námornej organizácii (ďalej len „IMO“) sa táto organizácia zriaďuje. Účelom IMO je poskytnúť fórum pre spoluprácu v oblasti regulácie a postupov týkajúcich sa rôznych technických záležitostí, ktoré majú vplyv na lodnú dopravu využívanú v medzinárodnom obchode. Ďalším cieľom IMO je podporovať všeobecné prijímanie najprísnejších možných noriem v oblasti námornej bezpečnosti, efektívnosti plavby a prevencie a kontroly znečisťovania morí plavidlami a zároveň podporovať rovnaké podmienky. Rieši aj súvisiace administratívne a právne záležitosti.

Dohovor nadobudol platnosť 17. marca 1958.

Zmluvnými stranami dohovoru sú všetky členské štáty Európskej únie. Únia nie je zmluvnou stranou dohovoru.

Medzinárodný dohovor o zabránení znečisťovaniu z lodí, ktorý bol uzavretý v roku 1973 (dohovor MARPOL), je dohovorom IMO, ktorý nadobudol platnosť 2. októbra 1983. Všetky členské štáty Európskej únie sú zmluvnými stranami dohovoru MARPOL a 25 členských štátov je tiež zmluvnými stranami prílohy VI¹, ktorá nadobudla platnosť 18. mája 2005. Únia nie je zmluvnou stranou dohovoru MARPOL.

2.2. Medzinárodná námorná organizácia

Medzinárodná námorná organizácia (IMO) je špecializovanou agentúrou Organizácie Spojených národov, ktorá zodpovedá za bezpečnosť a bezpečnostnú ochranu lodnej dopravy a prevenciu znečisťovania mora plavidlami. Ide o orgán, ktorý stanovuje normy v oblasti bezpečnosti, bezpečnostnej ochrany a environmentálneho správania medzinárodnej lodnej dopravy s celosvetovou pôsobnosťou. Jeho hlavnou úlohou je vytvoriť regulačný rámec pre odvetvie lodnej dopravy, ktorý je spravodlivý a účinný, všeobecne prijímaný a všeobecne uplatňovaný.

Členom IMO sa môžu stať len štáty. Vzťahy medzi Európskou komisiou a IMO sú dnes založené na rezolúcii IMO A.1168(32), v ktorej sa stanovujú postupy a podmienky spolupráce medzi IMO a medzivládnyimi organizáciami. Na základe tejto rezolúcie IMO a ďalších dojednaní sa Európska komisia od roku 1974 zúčastňuje na všetkých zasadnutiach výboru a podvýboru IMO ako pozorovateľ.

Výbor IMO pre ochranu morského prostredia (MEPC) pozostáva zo zástupcov všetkých členov IMO a zasadá aspoň raz ročne. Zaoberá sa environmentálnymi otázkami patriacimi do

¹ Prílohu VI k dohovoru MARPOL zatiaľ neratifikovalo Rakúsko a Maďarsko.

rozsahu pôsobnosti organizácie v oblasti kontroly a prevencie znečisťovania mora z lodí, na ktoré sa vzťahuje dohovor MARPOL, vrátane ropy, chemikálií prevázaných vo veľkom, odpadových vôd, odpadu a emisií z lodí do vzduchu vrátane látok znečisťujúcich ovzdušie a emisií skleníkových plynov. K ďalším otázkam patria nakladanie so záťažovou vodou, antivegetatívne systémy, recyklácia lodí, príprava a reakcia na znečistenie a identifikácia osobitných oblastí, najmä citlivých morských oblastí.

Podľa článku 38 písm. a) dohovoru IMO vykonáva Výbor IMO pre ochranu námorného prostredia akékoľvek úlohy, ktorými bol poverený v dohovore o IMO alebo ktorými ho poverili Zhromaždenie IMO alebo Rada IMO, alebo úlohy, ktorými môže byť poverený v uvedenom rozsahu pôsobnosti prostredníctvom niektorého iného medzinárodného nástroja a ktoré IMO akceptuje. Rozhodnutia Výboru pre ochranu morského prostredia a jeho pomocných orgánov sa prijímajú väčšinou jeho členov.

Na zasadnutí MEPC/ES. 2 sa prijímú pozmeňovacie návrhy dohovoru MARPOL v súlade s článkom 16 ods. 2 písm. b), c) a d) dohovoru. V týchto ustanoveniach sa stanovuje, že:

b) všetky pozmeňovacie návrhy navrhnuté a rozoslané tak, ako je uvedené vyššie, predloží organizácia na posúdenie príslušnému orgánu;

c) zmluvné strany dohovoru, bez ohľadu na to, či sú alebo nie sú členmi organizácie, sú oprávnené zúčastňovať sa na konaniach príslušného orgánu;

d) pozmeňovacie návrhy sa prijímajú dvojtretinovou väčšinou iba prítomných a hlasujúcich zmluvných strán dohovoru.

V súlade s článkom 16 ods. 2 písm. f) sa pozmeňovací návrh považuje za prijatý za týchto okolností:

ii) pozmeňovací návrh prílohy k dohovoru sa považuje za prijatý v súlade s postupom uvedeným v písmene f) bode iii), pokiaľ príslušný orgán v čase jeho prijatia neurčí, že pozmeňovací návrh sa považuje za prijatý v deň, keď ho prijali dve tretiny zmluvných strán, ktorých spoločné obchodné flotily predstavujú najmenej päťdesiat percent hrubej tonáže svetovej obchodnej flotily. Zmluvná strana však môže kedykoľvek pred nadobudnutím platnosti pozmeňovacieho návrhu prílohy k dohovoru oznámiť generálnemu tajomníkovi organizácie, že skôr, než pre ňu pozmeňovací návrh nadobudne platnosť, bude potrebný jej výslovný súhlas. Generálny tajomník oboznámi zmluvné strany s takýmto oznámením a dátumom jeho doručenia;

iii) pozmeňovací návrh dodatku k prílohe k dohovoru sa považuje za prijatý na konci obdobia, ktoré určí príslušný orgán v čase jeho prijatia, pričom toto obdobie nesmie byť kratšie ako desať mesiacov, pokiaľ počas tohto obdobia neoznámí organizácii námietku najmenej jedna tretina zmluvných strán alebo zmluvné strany, ktorých spoločné obchodné flotily predstavujú najmenej päťdesiat percent hrubej tonáže svetovej obchodnej flotily, podľa toho, ktorá podmienka je splnená.

Na základe ďalej uvedených ustanovení článku 16 ods. 2 písm. g) pozmeňovací návrh nadobúda platnosť za týchto podmienok:

i) v prípade pozmeňovacieho návrhu článku dohovoru, protokolu II alebo protokolu I alebo prílohy k dohovoru, ktorý sa neuskutočňuje podľa postupu uvedeného v písmene f) bode iii), pozmeňovací návrh prijatý v súlade s predchádzajúcimi ustanoveniami nadobudne platnosť šesť mesiacov odo dňa jeho prijatia vo vzťahu k zmluvným stranám, ktoré vyhlásili, že ho prijali;

ii) v prípade pozmeňovacieho návrhu protokolu I, dodatku k prílohe alebo prílohy k dohovoru podľa postupu uvedeného v písmene f) bode iii) pozmeňovací návrh, ktorý sa považuje za

prijatý v súlade s predchádzajúcimi podmienkami, nadobudne platnosť šesť mesiacov po jeho prijatí pre všetky zmluvné strany s výnimkou tých, ktoré pred týmto dátumom vydali vyhlásenie, že ho neprijímajú, alebo vyhlásenie podľa písmena f) bodu ii), že je potrebný ich výslovný súhlas.

2.3. Pripravovaný akt Výboru IMO pre ochranu morského prostredia

Výbor MEPC má na svojom druhom mimoriadnom zasadnutí 14. až 17. októbra 2025 prijať pozmeňovacie návrhy prílohy VI k dohovoru MARPOL, pokiaľ ide o:

označenie severovýchodného Atlantiku za novú oblasť kontroly emisií (ECA) (predpis 13 a 14 a dodatok VII k prílohe VI k dohovoru MARPOL);

prístupnosť databázy IMO o spotrebe lodného paliva (IMO DCS) a doložku o preskúmaní krátkodobého opatrenia na zníženie emisií skleníkových plynov (predpisy 20, 25, 27 a 28) a

rámec IMO pre nulovú bilanciu emisií (nová kapitola 5).

3. POZÍCIA, KTORÁ SA MÁ ZAUJAŤ V MENE ÚNIE NA MIMORIADNOM ZASADNUTÍ VÝBORU PRE OCHRANU MORSKÉHO PROSTREDIA

3.1. Pozmeňovacie návrhy predpisov 13 a 14 a dodatku VII k prílohe VI k dohovoru MARPOL

Členské štáty EÚ a Európska komisia spolu so Spojeným kráľovstvom, s Islandom, Dánskom (Grónsko) a Faerskými ostrovmi predložili na zasadnutí MEPC 83 dokument, v ktorom navrhli označiť severovýchodný Atlantický oceán za oblasť kontroly emisií oxidov síry, tuhých častíc a oxidov dusíka podľa prílohy VI k dohovoru MARPOL. Komisia sa aktívne zúčastňuje na prípravných prácach spolu s pobrežnými štátmi, ktoré koordinuje portugalská delegácia.

Technická skupina pre označovanie osobitných citlivých morských oblastí (PSSA) a osobitných oblastí dospela k záveru, že navrhovaná oblasť kontroly emisií spĺňa kritériá stanovené v oddiele 3 dodatku III k prílohe VI k dohovoru MARPOL. Zasadnutie MEPC 83 s prihliadnutím na výsledok práce technickej skupiny schválilo označenie severovýchodného Atlantického oceánu za oblasť kontroly emisií SO_x, tuhých častíc a NO_x s cieľom prijať ho na mimoriadnom zasadnutí výboru MEPC v októbri 2025 (MEPC/ES.2). Tieto pozmeňovacie návrhy boli rozoslané prostredníctvom obežníka IMO č. 5005 z 11. apríla 2025.

Únia by mala podporiť návrh uvedený v revidovanom pozmeňovacom návrhu na označenie severovýchodného Atlantického oceánu za oblasť kontroly emisií oxidov síry, tuhých častíc a oxidov dusíka podľa prílohy VI k dohovoru MARPOL, pretože to prispeje k prevencii, znižovaniu a kontrole emisií NO_x, SO_x a tuhých častíc z lodí s cieľom dosiahnuť súvisiace prínosy pre zdravie a životné prostredie a zároveň zachovať schopnosť zvládnuť hospodársky vplyv na námorné odvetvie.

3.2. Pozmeňovacie návrhy predpisov 20, 25, 27 a 28 prílohy VI k dohovoru MARPOL

Na zasadnutí MEPC 82 bola zriadená korešpondenčná skupina pre preskúmanie krátkodobého opatrenia na zníženie emisií skleníkových plynov pod spoločnou koordináciou Brazílie, Japonska a Európskej komisie.

Pracovná skupina pre znečisťovanie ovzdušia a energetickú efektívnosť pôsobiaca medzi zasadnutiami (ISWG-APEE 1) na svojom prvom zasadnutí okrem iného zvažila prístupnosť k

údajom z databázy IMO o spotrebe lodného paliva (IMO DCS) na účely analýzy a doložku o preskúmaní krátkodobého opatrenia na zníženie emisií skleníkových plynov.

Pokiaľ ide o prístupnosť k údajom z IMO DCS, ISWG-APEE 1 zohľadnila správu korešpondenčnej skupiny, ktorá súhlasila so zlepšením prístupnosti k údajom z IMO DCS vo fáze 1. V nadväznosti na úvahy skupina vypracovala pozmeňovací návrh pravidla 27 prílohy VI k dohovoru MARPOL.

Na zasadnutí MEPC 83 bola pracovná skupina APEE okrem iného poverená dokončením pozmeňovacích návrhov prílohy VI k dohovoru MARPOL a súvisiacich usmernení týkajúcich sa prístupnosti IMO DCS.

So zreteľom na to, že pracovná skupina ďalej zvažila pozmeňovacie návrhy pravidla 27 prílohy VI k dohovoru MARPOL a súvisiacich usmernení týkajúcich sa prístupnosti IMO DCS, ktoré vypracovala ISWG-APEE 1, zasadnutie MEPC 83 schválilo pozmeňovacie návrhy pravidla 27 prílohy VI k dohovoru MARPOL o prístupnosti IMO DCS s cieľom prijať ich na mimoriadnom zasadnutí výboru MEPC v októbri 2025 (MEPC/ES.2). Tieto pozmeňovacie návrhy rozoslal sekretariát IMO prostredníctvom obežníka IMO č. 5005 z 11. apríla 2025.

Únia predložila návrh v tejto veci (ISWG-GHG 13/7), v ktorom požiadala o zmenu systému zberu údajov v súvislosti s podrobnosťou údajov, dodatočnými údajmi a prístupnosťou. Pozmeňovacie návrhy sú v súlade s ISWG-GHG 13/7 v súvislosti so zlepšenou prístupnosťou.

Pozíciou Únie v skupine ISWG-APEE 1 a na zasadnutí MEPC 83 bolo podporiť pozmeňovacie návrhy predpisu 27.

Únia by mala tieto pozmeňovacie návrhy podporiť, pretože sa nimi ďalej zlepši prístupnosť k údajom z IMO DCS na zabezpečenie spoľahlivého zavedenia rámca CII a uľahčenie jeho preskúmania.

Pokiaľ ide o doložky o preskúmaní krátkodobého opatrenia, ISWG-APEE 1 vypracovala pozmeňovacie návrhy predpisov 20, 25 a 28 prílohy VI k dohovoru MARPOL, pričom vychádzala z prílohy k dokumentu MEPC 83/6/11, ktorý vypracovala korešpondenčná skupina, o aktualizácii odkazu na stratégiu IMO a o preskúmaní krátkodobého opatrenia na zníženie emisií skleníkových plynov.

Na zasadnutí MEPC 83 boli schválené pozmeňovacie návrhy predpisov 20, 25 a 28 prílohy VI k dohovoru MARPOL s cieľom prijať ich na mimoriadnom zasadnutí výboru MEPC v októbri 2025 (MEPC/ES.2). Tieto pozmeňovacie návrhy rozoslal sekretariát IMO prostredníctvom obežníka IMO č. 5005 z 11. apríla 2025.

Pozíciou Únie v skupine ISWG-APEE 1 a na zasadnutí MEPC 83 bolo podporiť pozmeňovacie návrhy predložené na zasadnutí MEPC 83/6/11.

Únia by mala tieto pozmeňovacie návrhy podporiť, pretože vyplývajú z prijatia stratégie IMO v oblasti skleníkových plynov z roku 2023 a z finalizácie preskúmania krátkodobých opatrení zo strany IMO a umožňujú ďalšie preskúmanie týchto predpisov.

3.3. Zavedenie novej kapitoly 5 do prílohy VI k dohovoru MARPOL

Na zasadnutí MEPC 76 v roku 2021 výbor schválil pracovný plán strednodobých a dlhodobých opatrení. Počas diskusií na nasledujúcich zasadnutiach výboru MEPC a ISWG-GHG sa postupne podarilo odstrániť rozchádzajúce sa názory delegátov na nevyriešené aspekty, ako je harmonogram prechodu medzinárodnej lodnej dopravy na nulové emisie skleníkových plynov, možné začlenenie emisií v predvýrobnej fáze z výroby a distribúcie

palív, povaha (ekonomická alebo technická) opatrení a počet a možná kombinácia opatrení potrebných na dosiahnutie akéhokoľvek zastrešujúceho cieľa.

Na zasadnutí MEPC 80 sa dohodlo, že sa začne fáza III pracovného plánu na vypracovanie strednodobých opatrení s cieľom schváliť ho na zasadnutí MEPC 83 (jar 2025). Prijatie na mimoriadnom zasadnutí výboru MEPC (šesť mesiacov po zasadnutí MEPC 83 – jeseň 2025) bolo dohodnuté tak, aby nadobudol platnosť 16 mesiacov po prijatí (2027).

Skupina ISWG-GHG 16, ktorá sa stretla pred konaním zasadnutia MEPC 81, rokovala o tom, ako vypracovať súbor možných strednodobých opatrení na dosiahnutie cieľov stratégie IMO v oblasti skleníkových plynov z roku 2023. Skupina ISWG-GHG 17 ďalej rozpracovala tento súbor možných strednodobých opatrení a súhlasila najmä s použitím prípadných pozmeňovacích návrhov prílohy VI k dohovoru MARPOL o rámci pre nulovú bilanciu emisií ako východiska ďalších úvah. Tento pokrok bol vzatý do úvahy na zasadnutí MEPC 82.

Počas ISWG-GHG 18 sa uskutočnila ďalšia diskusia o tom, ako vypracovať súbor možných strednodobých opatrení na dosiahnutie cieľov stratégie IMO v oblasti skleníkových plynov z roku 2023 ďalším rozpracovaním pozmeňovacích návrhov prílohy VI k dohovoru MARPOL o rámci IMO pre nulovú bilanciu emisií. Napriek ochote dosiahnuť konsenzus zostalo niekoľko otázok otvorených a v súvislosti s ekonomickým aspektom stále panoval výrazný nesúhlas. Väčšina delegácií vrátane Únie sa zasadzovala za mechanizmus odvodov, zatiaľ čo iné delegácie uprednostňovali flexibilný ekonomický mechanizmus v závislosti od úrovni intenzity emisií skleníkových plynov paliva. Počas ISWG-GHG 18 a bezprostredne po ňom zmluvné strany IMO predložili dva rozdielne návrhy na odstránenie rozdielov.

ISWG-GHG 19 pokračovala v práci na vývoji rámca IMO pre nulovú bilanciu emisií, ktorá pokračovala počas zasadnutia MEPC 83 v pracovnej skupine pre znižovanie emisií skleníkových plynov z lodí. Pracovná skupina po rozsiahlej diskusii dokončila a odsúhlasila pozmeňovacie návrhy prílohy VI k dohovoru MARPOL o rámci IMO pre nulovú bilanciu emisií.

Počas rokovaní o správach ISWG-GHG 19 a pracovnej skupiny pre znižovanie emisií skleníkových plynov z lodí jedna zmluvná strana IMO požiadala o hlasovanie podľa mien v súvislosti so schválením pozmeňovacích návrhov prílohy VI k dohovoru MARPOL o rámci IMO pre nulovú bilanciu emisií. Výsledkom hlasovania podľa mien bolo 63 hlasov za, 16 odovzdaných hlasov bolo proti a približne 25 sa zdržalo hlasovania.

Na zasadnutí MEPC 83 boli teda schválené pozmeňovacie návrhy prílohy VI k dohovoru MARPOL o rámci pre nulovú bilanciu emisií s cieľom prijať ich na mimoriadnom zasadnutí výboru MEPC v októbri 2025 (MEPC/ES.2). Tieto pozmeňovacie návrhy boli rozoslané prostredníctvom obežníka IMO č. 5005 z 11. apríla 2025.

Únia podporila a predložila rôzne dokumenty, v ktorých sa navrhuje vypracovanie normy pre skleníkové plyny z palív (GFS) a tarifikáciu skleníkových plynov. Na jednotlivých zasadnutiach výboru MEPC a ISWG-GHG zohrávala Únia významnú úlohu v rokovaní o vývoji rámca pre nulovú bilanciu emisií. Rámec IMO pre nulovú bilanciu emisií zahŕňa novú globálnu palivovú normu pre lode a celosvetový mechanizmus stanovovania cien emisií.

Únia by mala podporiť novú kapitolu 5, pretože obsahuje ustanovenia určené na zníženie emisií skleníkových plynov z medzinárodnej lodnej dopravy s cieľom dosiahnuť nulovú bilanciu emisií skleníkových plynov do roku 2050. Bude takisto predstavovať pevný základ pre potrebnú energetickú transformáciu lodnej dopravy. Jej cieľom je dosiahnuť ciele stanovené v stratégii IMO na zníženie emisií skleníkových plynov z lodí z roku 2023, urýchliť zavádzanie palív, technológií a zdrojov energie s nulovými a takmer nulovými emisiami skleníkových plynov a podporiť férovú a spravodlivú transformáciu.

4. RELEVANTNÉ PRÁVNE PREDPISY EÚ A PRÁVOMOC EÚ

4.1. Relevantné právne predpisy EÚ

4.1.1. *Pozmeňovacie návrhy predpisov 13 a 14 a dodatku VII k prílohe VI k dohovoru MARPOL*

Cieľom smernice (EÚ) 2016/802 je znížiť emisie oxidu siričitého z niektorých kvapalných palív². Smernica má predchádzať znečisťovaniu ovzdušia spôsobenému škodlivými emisiami vznikajúcimi pri spaľovaní kvapalných palív s vysokým obsahom síry, ktoré poškodzuje ľudské zdravie, životné prostredie a prispieva k ukladaniu kyselín, a kontrolovať ho. V článkoch 6 a 13, ako aj v prílohe I sa odkazuje na pravidlá stanovené v prílohe VI k dohovoru MARPOL týkajúce sa maximálneho obsahu síry v lodných palivách a emisií SOx z lodí vo vodách EÚ.

V rámcovej smernici o morskej stratégii³ sa vyžaduje, aby členské štáty do roku 2020 prijali opatrenia potrebné na dosiahnutie alebo udržanie „dobrého environmentálneho stavu“ morského prostredia. Dobrý environmentálny stav je „environmentálny stav morských vôd, ktoré tvoria ekologicky rozmanité a dynamické oceány a moria, ktoré sú v rámci štandardných podmienok čisté, zdravé a produktívne, a využívanie morského prostredia je na trvalo udržateľnej úrovni, a teda zachováva potenciál na využitie a činnosti súčasných a budúcich generácií“ (článok 3 ods. 5 rámcovej smernice o morskej stratégii). Na určenie dobrého environmentálneho stavu je okrem iného potrebné, aby sa minimalizovala eutrofizácia spôsobená ľudskou činnosťou, najmä jej nepriaznivé účinky, ako sú straty biodiverzity, degradácia ekosystémov, škodlivé vodné kvety a nedostatok kyslíka vo vodách v blízkosti dna. Uplatňovaním požiadaviek úrovne III po označení severovýchodného Atlantiku za oblasť kontroly emisií (NECA) sa prispeje k znižovaniu hromadenia dusíka pochádzajúceho z námornej dopravy a podporí sa úsilie členských štátov EÚ, ktoré ležia na pobreží týchto vôd, o dosiahnutie „dobrého environmentálneho stavu“ podľa rámcovej smernice o morskej stratégii.

V smernici o kvalite okolitého ovzdušia⁴ (revidovanej v roku 2024) sa okrem iného stanovujú limitné hodnoty NO₂ s cieľom zabrániť škodlivým vplyvom znečisťovania ovzdušia na zdravie ľudí a/alebo životné prostredie, predchádzať týmto účinkom alebo ich znižovať. V smernici o kvalite okolitého ovzdušia sa uvádza, že na dosiahnutie cieľov v nej stanovených je mimoriadne dôležité bojovať proti emisiám znečisťujúcich látok pri zdroji zavedením opatrení obmedzujúcich emisie výfukových plynov motorov rôznych mobilných a stacionárnych zdrojov prostredníctvom noriem týkajúcich sa kvality motorov alebo paliva. Únia zaviedla rôzne právne predpisy regulujúce emisie prostredníctvom noriem týkajúcich sa motorov v rôznych druhoch cestnej dopravy (osobné motorové vozidlá, nákladné a úžitkové vozidlá prostredníctvom noriem Euro⁵) a necestných pojazdných strojov (plavidlá vnútrozemskej plavby a rušne prostredníctvom smernice o necestných pojazdných strojoch⁶).

² Ú. v. EÚ L 132, 21.5.2016, s. 58.

³ Ú. v. EÚ L 164, 25.6.2008, s. 19.

⁴ Ú. v. EÚ L 152, 11.6.2008, s. 1.

⁵ Nariadenie Európskeho parlamentu a Rady (ES) č. 715/2007 z 20. júna 2007 o typovom schvaľovaní motorových vozidiel so zreteľom na emisie ľahkých osobných a úžitkových vozidiel (Euro 5 a Euro 6) a o prístupe k informáciám o opravách a údržbe vozidiel, Ú. v. EÚ L 171, 29.6.2007, s. 1, alebo nariadenie Európskeho parlamentu a Rady (ES) č. 595/2009 z 18. júna 2009 o typovom schvaľovaní motorových vozidiel a motorov s ohľadom na emisie z ťažkých úžitkových vozidiel (Euro VI) a o prístupe k informáciám o oprave a údržbe vozidiel (Ú. v. EÚ L 188, 18.7.2009, s. 1).

⁶ Ú. v. ES L 59, 27.2.1998, s. 1.

Pozmeňovacie návrhy predpisov 13 a 14 a dodatku VII k prílohe VI k dohovoru MARPOL o prijatí oblasti kontroly emisií preto môžu rozhodujúcim spôsobom ovplyvniť obsah smernice (EÚ) 2016/802. Dôvodom je, že vytvorenie oblasti kontroly emisií v členských štátoch EÚ by ovplyvnilo uplatňovanie tejto smernice, keďže jej článok 6, článok 13 a príloha I k nej odkazujú na pravidlá stanovené v prílohe VI k dohovoru MARPOL týkajúce sa maximálneho obsahu síry v lodných palivách a emisií SOx z lodí vo vodách EÚ.

4.1.2. Pozmeňovacie návrhy predpisov 20, 25, 27 a 28 prílohy VI k dohovoru MARPOL

Nariadením (EÚ) 2015/757 o monitorovaní, nahlasovaní a overovaní emisií oxidu uhličitého z námornej dopravy⁷ sa stanovuje právny rámec systému EÚ na monitorovanie, nahlasovanie a overovanie emisií skleníkových plynov. Cieľom uvedeného nariadenia je zabezpečiť spoľahlivé a overiteľné údaje o emisiách skleníkových plynov a ukazovatele energetickej efektívnosti, poskytovať podklady tvorcom politik a stimulovať trhové zavádzanie energeticky efektívnych technológií a uplatňovanie správania, ktoré prispieva k energetickej efektívnosti. Tento cieľ plní odstraňovaním trhových prekážok, ako je nedostatok informácií. Nadobudlo účinnosť 1. júla 2015. Zlepšenie prístupu širokej verejnosti k databáze IMO o spotrebe lodného paliva (IMO DCS) a zavedenie doložky o preskúmaní krátkodobého opatrenia na zníženie emisií skleníkových plynov sú zamerané na zníženie uhlíkovej náročnosti medzinárodnej lodnej dopravy spôsobom, ktorý je v súlade s úrovňou ambícií stanovenou v stratégii IMO na zníženie emisií skleníkových plynov z lodí. Zlepšenie konzistentnosti/kvality údajov nahlasovaných v systéme zberu údajov v databáze IMO DCS a rozšírenie prístupu širokej verejnosti k údajom má vplyv na zber a nahlasovanie údajov o spotrebe lodného paliva, a preto by mohlo ovplyvniť monitorovanie, overovanie a nahlasovanie emisií skleníkových plynov z lodnej dopravy podľa nariadenia EÚ o monitorovaní, nahlasovaní a overovaní.

V právnom predpise EÚ v oblasti klímy⁸ sa stanovujú záväzné ciele Únie v oblasti klímy (v porovnaní s rokom 1990), ktorými je zníženie čistej bilancie emisií skleníkových plynov, teda emisií po odpočítaní odstránených emisií, aspoň o 55 % do roku 2030 a o 90 % do roku 2040 (návrh Komisie). Právny predpis takisto zahŕňa cieľ dosiahnuť klimatickú neutralitu do roku 2050 a ambiciózný cieľ čistých záporných emisií po tomto roku.

Na základe návrhov Komisie v balíku „Fit for 55“ na zníženie emisií skleníkových plynov zákonodarcovia EÚ prijali tieto právne akty konkrétne zamerané na emisie skleníkových plynov z odvetvia lodnej dopravy:

- revíziu smernice 2003/87/ES o systéme EÚ na obchodovanie s emisiami (ETS)⁹ smernicou (EÚ) 2023/959¹⁰ s cieľom rozšíriť systém EU ETS o odvetvie námornej dopravy tak, aby sa naň uplatňoval od 1. januára 2024 (spolu s potrebnými zmenami nariadenia EÚ o monitorovaní, nahlasovaní a

⁷ Ú. v. EÚ L 123, 19.5.2015, s. 55.

⁸ Nariadenie Európskeho parlamentu a Rady (EÚ) 2021/1119 z 30. júna 2021, ktorým sa stanovuje rámec na dosiahnutie klimatickej neutrality a menia nariadenia (ES) č. 401/2009 a (EÚ) 2018/1999 (európsky právny predpis v oblasti klímy), Ú. v. EÚ L 243, 9.7.2021, s. 1 – 17.

⁹ Smernica Európskeho parlamentu a Rady 2003/87/ES z 13. októbra 2003 o vytvorení systému obchodovania s emisnými kvótami skleníkových plynov v Spoločenstve, a ktorou sa mení a dopĺňa smernica Rady 96/61/ES (Text s významom pre EHP) (Ú. v. EÚ L 275, 25.10.2003, s. 32 – 46).

¹⁰ Smernica Európskeho parlamentu a Rady (EÚ) 2023/959 z 10. mája 2023, ktorou sa mení smernica 2003/87/ES o vytvorení systému obchodovania s emisnými kvótami skleníkových plynov v Únii a rozhodnutie (EÚ) 2015/1814 o zriadení a prevádzke trhovej stabilizačnej rezervy systému obchodovania s emisnými kvótami skleníkových plynov v Únii (Ú. v. EÚ L 130, 16.5.2023, s. 134 – 202).

overovaní¹¹ s cieľom zrevidovať pravidlá monitorovania a nahlasovania, a to aj prostredníctvom revízie príslušných vykonávacích a delegovaných aktov).

- Nariadenie (EÚ) 2023/1805 je zamerané na využívanie palív z obnoviteľných zdrojov a nízkouhlíkových palív v námornej doprave¹² (nariadenie FuelEU Maritime) a nariaďuje sa ním využívanie týchto palív loďami, ktoré sa zastavujú v prístavoch EÚ so začiatkom uplatňovania od 1. januára 2025.

Súlad s novými povinnosťami, ktoré vyplývajú z rozšírenia systému EÚ na obchodovanie s emisiami na námornú dopravu a z nariadenia FuelEU Maritime, bude vychádzať zo systému monitorovania, nahlasovania a overovania zriadeného nariadením o monitorovaní, nahlasovaní a overovaní emisií oxidu uhličitého z námornej dopravy.

Tieto akty EÚ sú úzko spojené s opatreniami IMO v oblasti skleníkových plynov, ako je systém zberu údajov IMO, index energetickej efektívnosti existujúcej lode (EEXI) a ukazovateľ uhlíkovej náročnosti (CII), s cieľom zhromažďovať a uverejňovať informácie o spotrebe paliva a o technickej a prevádzkovej energetickej efektívnosti lodí zvlášť za každú loď.

Každé opatrenie IMO v oblasti skleníkových plynov, ktoré si bude vyžadovať monitorovanie, nahlasovanie a overovanie emisií skleníkových plynov z lodnej dopravy, by mohlo mať vplyv na nariadenie o monitorovaní, nahlasovaní a overovaní emisií oxidu uhličitého z námornej dopravy, smernicu EÚ o ETS a nariadenie FuelEU Maritime.

Pozmeňovacie návrhy predpisov 20, 25, 27 a 28 prílohy VI k dohovoru MARPOL týkajúcich sa prístupnosti databázy IMO pre spotrebu lodného paliva (IMO DCS) a doložka o preskúmaní krátkodobého opatrenia na zníženie emisií skleníkových plynov preto môžu rozhodujúcim spôsobom ovplyvniť požiadavky uplatniteľné podľa nariadenia (EÚ) 2015/757, nariadenia (EÚ) 2023/1805 a smernice (EÚ) 2023/959.

4.1.3. Zavedenie novej kapitoly 5 do prílohy VI k dohovoru MARPOL

Nariadením (EÚ) 2015/757 o monitorovaní, nahlasovaní a overovaní emisií oxidu uhličitého z námornej dopravy a o zmene smernice 2009/16/ES¹³ sa stanovuje právny rámec systému EÚ na monitorovanie, nahlasovanie a overovanie emisií skleníkových plynov a energetickej efektívnosti lodnej dopravy. Cieľom nariadenia je zabezpečiť spoľahlivé a overiteľné údaje o emisiách skleníkových plynov, poskytovať podklady tvorcom politik a stimulovať trhové zavádzanie energetickejšie účinných technológií a uplatňovanie správania, ktoré prispieva k energetickej efektívnosti. Tento cieľ plní odstraňovaním trhových prekážok, ako je nedostatok informácií.

V právnom predpise EÚ v oblasti klímy¹⁴ sa stanovujú záväzné ciele Únie v oblasti klímy (v porovnaní s rokom 1990), ktorými je zníženie čistej bilancie emisií skleníkových plynov, teda emisií po odpočítaní odstránených emisií, aspoň o 55 % do roku 2030 a o 90 % do roku 2040

¹¹ Nariadenie Európskeho parlamentu a Rady (EÚ) 2023/957 z 10. mája 2023, ktorým sa mení nariadenie (EÚ) 2015/757 s cieľom začleniť činnosti námornej dopravy do systému EÚ na obchodovanie s emisiami a zabezpečiť monitorovanie, nahlasovanie a overovanie emisií ďalších skleníkových plynov a emisií z ďalších typov lodí (Ú. v. EÚ L 130, 16.5.2023, s. 105 – 114).

¹² Ú. v. EÚ L 234, 22.9.2023, s. 48.

¹³ Ú. v. EÚ L 123, 19.5.2015, s. 55.

¹⁴ Nariadenie Európskeho parlamentu a Rady (EÚ) 2021/1119 z 30. júna 2021, ktorým sa stanovuje rámec na dosiahnutie klimatickej neutrality a menia nariadenia (ES) č. 401/2009 a (EÚ) 2018/1999 (európsky právny predpis v oblasti klímy), Ú. v. EÚ L 243, 9.7.2021, s. 1 – 17.

(návrh Komisie). Právny predpis takisto zahŕňa cieľ dosiahnuť klimatickú neutralitu do roku 2050 a ambiciózný cieľ čistých záporných emisií po tomto roku.

Na základe návrhov Komisie v balíku „Fit for 55“ na zníženie emisií skleníkových plynov zákonodarcovia EÚ prijali tieto právne akty konkrétne zamerané na emisie skleníkových plynov z odvetvia lodnej dopravy:

- revíziu smernice 2003/87/ES o systéme EÚ na obchodovanie s emisiami (ETS)¹⁵ smernicou (EÚ) 2023/959¹⁶ s cieľom rozšíriť systém EU ETS o odvetvie námornej dopravy tak, aby sa naň uplatňoval od 1. januára 2024 (spolu s potrebnými zmenami nariadenia EÚ o monitorovaní, nahlasovaní a overovaní¹⁷ s cieľom zrevidovať pravidlá monitorovania a nahlasovania, a to aj prostredníctvom revízie príslušných vykonávacích a delegovaných aktov).
- Nariadenie (EÚ) 2023/1805¹⁸ (nariadenie FuelEU Maritime) je zamerané na využívanie palív z obnoviteľných zdrojov a nízkouhlíkových palív v námornej doprave a nariaďuje sa ním využívanie týchto palív loďami, ktoré sa zastavujú v prístavoch EÚ so začiatkom uplatňovania od 1. januára 2025.

Súlad s novými povinnosťami, ktoré vyplývajú z rozšírenia systému EU ETS na námornú dopravu a z nariadenia FuelEU Maritime, bude vychádzať zo systému monitorovania, nahlasovania a overovania zriadeného nariadením o monitorovaní, nahlasovaní a overovaní emisií oxidu uhličitého z námornej dopravy.

Smernica EÚ o ETS aj nariadenie FuelEU Maritime obsahujú doložky o preskúmaní pre prípad, že IMO prijme globálnu palivovú normu alebo trhovo orientovaný nástroj. Konkrétnejšie:

- V článku 30 ods. 5 nariadenia FuelEU Maritime sa stanovuje, že ak IMO prijme globálnu normu pre emisie skleníkových plynov z palív alebo globálne limity intenzity skleníkových plynov z energie využívanej na palube lodí, Komisia predloží správu Európskemu parlamentu a Rade. Komisia v tejto správe preskúma toto globálne opatrenie, pokiaľ ide o jeho ambície vzhľadom na ciele Parížskej dohody a o jeho celkovú environmentálnu integritu. Preskúma aj všetky otázky týkajúce sa možného skĺbenia alebo zosúladenia tohto nariadenia s uvedeným globálnym opatrením vrátane potreby zabrániť duplicitnej regulácii emisií skleníkových plynov z námornej dopravy na úrovni Únie, ako aj na medzinárodnej úrovni. V prípade potreby sa k správe môže pripojiť legislatívny návrh na zmenu tohto nariadenia v súlade so záväzkami

¹⁵ Smernica Európskeho parlamentu a Rady 2003/87/ES z 13. októbra 2003 o vytvorení systému obchodovania s emisnými kvótami skleníkových plynov v Spoločenstve, a ktorou sa mení a dopĺňa smernica Rady 96/61/ES (Text s významom pre EHP) (Ú. v. EÚ L 275, 25.10.2003, s. 32 – 46).

¹⁶ Smernica Európskeho parlamentu a Rady (EÚ) 2023/959 z 10. mája 2023, ktorou sa mení smernica 2003/87/ES o vytvorení systému obchodovania s emisnými kvótami skleníkových plynov v Únii a rozhodnutie (EÚ) 2015/1814 o zriadení a prevádzke trhovej stabilizačnej rezervy systému obchodovania s emisnými kvótami skleníkových plynov v Únii (Ú. v. EÚ L 130, 16.5.2023, s. 134 – 202)

¹⁷ Nariadenie Európskeho parlamentu a Rady (EÚ) 2023/957 z 10. mája 2023, ktorým sa mení nariadenie (EÚ) 2015/757 s cieľom začleniť činnosti námornej dopravy do systému EÚ na obchodovanie s emisiami a zabezpečiť monitorovanie, nahlasovanie a overovanie emisií ďalších skleníkových plynov a emisií z ďalších typov lodí (Ú. v. EÚ L 130, 16.5.2023, s. 105 – 114).

¹⁸ Nariadenie Európskeho parlamentu a Rady (EÚ) 2023/1805 z 13. septembra 2023 o využívaní palív z obnoviteľných zdrojov a nízkouhlíkových palív v námornej doprave a o zmene smernice 2009/16/ES (Ú. v. EÚ L 234, 22.9.2023, s. 48 – 100).

Únie týkajúcimi sa emisií skleníkových plynov v celom hospodárstve a s cieľom zachovať environmentálnu integritu a účinnosť opatrení Únie v oblasti klímy.

- V článku 3gg ods. 1 smernice EÚ o ETS sa stanovuje, že ak IMO prijme globálne trhové opatrenie na zníženie emisií skleníkových plynov z námornej dopravy, Komisia preskúma túto smernicu vzhľadom na uvedené prijaté opatrenie. Na uvedený účel Komisia predloží správu Európskemu parlamentu a Rade do 18 mesiacov od prijatia takéhoto globálneho trhového opatrenia a predtým, ako sa začne uplatňovať. V tejto správe Komisia preskúma globálne trhové opatrenie, pokiaľ ide o: a) jeho ambície vzhľadom na ciele Parížskej dohody; b) jeho celkovú environmentálnu integritu, a to aj v porovnaní s ustanoveniami tejto smernice, ktoré sa vzťahujú na námornú dopravu, a c) akúkoľvek otázku týkajúcu sa súladu medzi systémom EU ETS a týmto opatrením. V prípade potreby môže Komisia k správe pripojiť legislatívny návrh na zmenu tejto smernice spôsobom, ktorý je v súlade s cieľom Únie v oblasti klímy do roku 2030 a s cieľom dosiahnuť klimatickú neutralitu stanovenú v nariadení (EÚ) 2021/1119, a s cieľom zachovať environmentálnu integritu a účinnosť opatrení Únie v oblasti klímy, aby sa zabezpečil súlad medzi vykonávaním globálneho trhového opatrenia a systémom EU ETS a zároveň sa zabránilo akémukoľvek výraznému dvojitému zaťaženiu.

Každé opatrenie IMO v oblasti skleníkových plynov, ktoré si bude vyžadovať monitorovanie, nahlasovanie a overovanie emisií skleníkových plynov z lodnej dopravy, by mohlo mať vplyv na nariadenie o monitorovaní, nahlasovaní a overovaní emisií oxidu uhličitého z námornej dopravy, smernicu EÚ o ETS a nariadenie FuelEU Maritime.

Nová kapitola 5 prílohy VI k dohovoru MARPOL o rámci IMO pre nulovú bilanciu emisií preto môže rozhodujúcim spôsobom ovplyvniť požiadavky uplatniteľné podľa nariadenia (EÚ) 2015/757, nariadenia (EÚ) 2023/1805 a smernice (EÚ) 2023/959.

4.2. Právomoc EÚ

Predmet pripravovaných aktov sa týka oblasti, v ktorej má Únia výlučnú vonkajšiu právomoc na základe poslednej časti článku 3 ods. 2 ZFEÚ, keďže pripravované akty môžu „ovplyvniť spoločné pravidlá alebo zmeniť rozsah ich pôsobnosti“.

5. PRÁVNÝ ZÁKLAD

5.1. Procesnoprávny základ

5.1.1. Zásady

V článku 218 ods. 9 Zmluvy o fungovaní Európskej únie (ZFEÚ) sa stanovujú rozhodnutia, ktorými sa určujú „*pozície, ktoré sa majú prijať v mene Únie v rámci orgánu zriadeného dohodou, keď je tento orgán vyzvaný prijať akty s právnymi účinkami s výnimkou aktov dopĺňajúcich alebo meniacich inštitucionálny rámec danej dohody*“.

Článok 218 ods. 9 ZFEÚ sa uplatňuje bez ohľadu na to, či je Únia členom predmetného orgánu alebo zmluvnou stranou dohody¹⁹.

Pojem „*akty s právnymi účinkami*“ zahŕňa akty, ktoré majú právne účinky na základe pravidiel medzinárodného práva, ktorým sa riadi predmetný orgán. Ide najmä o situácie, keď

¹⁹ Vec C-399/12, Nemecko/Rada (OIV), ECLI:EU:C:2014:2258, bod 64.

sa v medzinárodnej dohode, ktorou sa zriaďuje orgán, stanovuje, že jeho rozhodnutia sú pre zmluvné strany záväzné. Je to tak napríklad v prípade, že medzinárodná dohoda udeľuje orgánu právomoc zmeniť určité aspekty dohody alebo jej príloh.

5.1.2. Uplatnenie na tento prípad

Výbor IMO pre ochranu námorného prostredia je orgán zriadený dohodou, ktorou je Dohovor o Medzinárodnej námornej organizácii.

Pripravovanými aktmi, ktoré má tento výbor IMO prijať, sú pozmeňovacie návrhy prílohy VI k dohovoru MARPOL. Tieto pozmeňovacie návrhy budú podľa medzinárodného práva v súlade s článkom 1 dohovoru MARPOL záväzné.

Pripravované akty nedopĺňajú ani nemenia inštitucionálny rámec dohody.

Procesnoprávnym základom navrhovaného rozhodnutia je preto článok 218 ods. 9 ZFEÚ.

5.2. Hmotnoprávny základ

5.2.1. Zásady

Hmotnoprávny základ rozhodnutia podľa článku 218 ods. 9 ZFEÚ závisí predovšetkým od cieľa a obsahu pripravovaného aktu, v súvislosti s ktorým sa zaujíma pozícia v mene Únie. Ak pripravovaný akt sleduje dva ciele alebo obsahuje dve zložky a ak jeden z týchto cieľov alebo jednu z týchto zložiek možno určiť ako hlavnú, zatiaľ čo druhý cieľ alebo druhá zložka je len vedľajšia, rozhodnutie podľa článku 218 ods. 9 ZFEÚ musí byť založené na jedinom hmotnoprávnom základe, a to na tom, ktorý si vyžaduje hlavný alebo prevažujúci cieľ alebo zložka.

5.2.2. Uplatnenie na tento prípad

IMO je špecializovaná agentúra Organizácie Spojených národov zriadená dohovorom, dohovorom IMO, zodpovedná za bezpečnosť a ochranu lodnej dopravy, ako aj za prevenciu znečisťovania mora a ovzdušia plavidlami.

Podľa dohovoru IMO je účelom organizácie poskytnúť nástroje na spoluprácu medzi vládami štátov v oblasti vládnej regulácie a postupov týkajúcich sa rôznych technických záležitostí, ktoré majú vplyv na lodnú dopravu využívanú v medzinárodnom obchode, podporovať a uľahčovať všeobecné prijímanie najprísnejších možných noriem v oblasti námornej bezpečnosti, efektívnosti plavby a prevencie a kontroly znečisťovania morí plavidlami.

Výbor MEPC IMO prijme pozmeňovacie návrhy prílohy VI k dohovoru MARPOL, ktorý je hlavným medzinárodným dohovorom upravujúcim predchádzanie znečisťovaniu morského prostredia loďami z prevádzkových alebo náhodných príčin.

Tieto pozmeňovacie návrhy sa zameriavajú na prevenciu, znižovanie a kontrolu emisií z medzinárodnej lodnej dopravy a zároveň na podporu globálnej prepojenosti prostredníctvom námornej dopravy.

Uvedené pozmeňovacie návrhy prílohy VI k dohovoru MARPOL sledujú niekoľko cieľov v oblastiach námornej dopravy a životného prostredia, ktoré sú neoddeliteľne prepojené bez toho, aby ktorýkoľvek z nich bol vo vzájomnom vzťahu druhoradý a nepriamy. Hmotnoprávny základ rozhodnutia preto musí zahŕňať zodpovedajúce hmotnoprávne základy, a to článok 100 ods. 2 aj článok 192 ods. 1 ZFEÚ.

5.3. Záver

Právnym základom navrhovaného rozhodnutia by mal byť článok 100 ods. 2 a článok 192 ods. 1 ZFEÚ v spojení s článkom 218 ods. 9 ZFEÚ.

Návrh

ROZHODNUTIE RADY

o pozícii, ktorá sa má v mene Európskej únie zaujať v Medzinárodnej námornej organizácii na druhom mimoriadnom zasadnutí Výboru pre ochranu morského prostredia, pokiaľ ide o prijatie pozmeňovacích návrhov Medzinárodného dohovoru o zabránení znečisťovaniu z lodí (MARPOL)

RADA EURÓPSKEJ ÚNIE,

so zreteľom na Zmluvu o fungovaní Európskej únie, a najmä na jej článok 100 ods. 2 a článok 192 ods. 1 v spojení s jej článkom 218 ods. 9,

so zreteľom na návrh Európskej komisie,

keďže:

- (1) Dohovor o Medzinárodnej námornej organizácii (ďalej len „IMO“) nadobudol platnosť 17. marca 1958.
- (2) IMO je špecializovaná agentúra Organizácie Spojených národov zodpovedná za bezpečnosť a ochranu lodnej dopravy, ako aj za prevenciu znečisťovania mora a ovzdušia plavidlami. Členmi IMO sú všetky členské štáty Únie. Únia nie je členom IMO.
- (3) Podľa článku 38 písm. a) dohovoru o IMO vykonáva Výbor pre ochranu morského prostredia (MEPC) také funkcie, ktorými IMO je alebo môže byť poverená na základe alebo podľa medzinárodných dohovorov o prevencii a kontrole znečisťovania morí z lodí, najmä pokiaľ ide o prijatie a zmenu predpisov alebo iných ustanovení. Na svojom druhom mimoriadnom zasadnutí výbor MEPC prijme pozmeňovacie návrhy dohovoru MARPOL v súlade s článkom 16 ods. 2 písm. b), c) a d).
- (4) Výbor IMO pre ochranu morského prostredia má na svojom druhom mimoriadnom zasadnutí 14. až 17. októbra 2025 prijať pozmeňovacie návrhy prílohy VI k Medzinárodnému dohovoru o zabránení znečisťovaniu z lodí (MARPOL) týkajúce sa označenia severovýchodného Atlantiku za novú oblasť kontroly emisií (predpisy 13 a 14 a dodatok VII), prístupnosti databázy IMO pre spotrebu lodného paliva (IMO DCS) a doložky o preskúmaní krátkodobého opatrenia na zníženie emisií skleníkových plynov (predpisy 20, 25, 27 a 28) a rámca IMO pre nulovú bilanciu emisií (nová kapitola 5).
- (5) Pripravované akty výboru MEPC budú mať právne účinky.
- (6) Preto je vhodné stanoviť pozíciu, ktorá sa má zaujať v mene Únie na mimoriadnom zasadnutí Výboru IMO pre ochranu morského prostredia, keďže pripravované akty môžu rozhodujúcim spôsobom ovplyvniť obsah práva Únie, konkrétne smernicu (EÚ) 2016/802 o znížení obsahu síry v niektorých kvapalných palivách¹, nariadenie (EÚ) 2015/757 o monitorovaní, nahlasovaní a overovaní emisií oxidu uhličitého z námornej

¹ Ú. v. EÚ L 132, 21.5.2016, s. 58.

dopravy², smernicu (EÚ) 2023/959, ktorou sa mení smernica 2003/87/ES o vytvorení systému obchodovania s emisnými kvótami skleníkových plynov v Únii a rozhodnutie (EÚ) 2015/1814 o zriadení a prevádzke trhovej stabilizačnej rezervy systému obchodovania s emisnými kvótami skleníkových plynov v Únii³, nariadenie (EÚ) 2023/1805 o využívaní palív z obnoviteľných zdrojov a nízkouhlíkových palív v námornej doprave⁴.

- (7) Únia by preto mala podporiť pozmeňovacie návrhy predpisov 13 a 14 a dodatku VII k prílohe VI k dohovoru MARPOL, pretože to prispeje k prevencii, znižovaniu a kontrole emisií NO_x, SO_x a tuhých častíc z lodí s cieľom dosiahnuť súvisiace prínosy pre zdravie a životné prostredie a zároveň zachovať schopnosť zvládnuť hospodársky vplyv na námorné odvetvie. Únia by mala podporiť aj pozmeňovacie návrhy predpisu 27 prílohy VI k dohovoru MARPOL, pretože sa nimi ďalej zlepši prístupnosť k údajom z IMO DCS na zabezpečenie spoľahlivého zavedenia rámca CII a uľahčenie jeho preskúmania. Únia by mala podporiť pozmeňovacie návrhy predpisov 20, 25, 27 a 28 prílohy VI k dohovoru MARPOL, pretože vyplývajú z prijatia stratégie IMO v oblasti skleníkových plynov z roku 2023 a z finalizácie preskúmania krátkodobých opatrení zo strany IMO a umožňujú ďalšie preskúmanie týchto predpisov. Únia by mala podporiť aj zavedenie novej kapitoly 5 do prílohy VI k dohovoru MARPOL, pretože obsahuje ustanovenia určené na zníženie emisií skleníkových plynov z medzinárodnej lodnej dopravy s cieľom dosiahnuť nulovú bilanciu emisií skleníkových plynov do roku 2050. Bude takisto predstavovať pevný základ pre potrebnú energetickú transformáciu lodnej dopravy. Jej cieľom je dosiahnuť klimatické ciele stanovené v stratégii IMO na zníženie emisií skleníkových plynov z lodí z roku 2023, urýchliť zavádzanie palív, technológií a zdrojov energie s nulovými a takmer nulovými emisiami skleníkových plynov a podporiť férovú a spravodlivú transformáciu.
- (8) Pozíciu Únie vyjadria členské štáty Únie, ktoré sú členmi IMO, a Komisia, konajúc spoločne v záujme Európskej únie,

PRIJALA TOTO ROZHODNUTIE:

Článok 1

Pozíciou, ktorá sa má v mene Únie zaujať na druhom mimoriadnom zasadnutí Výboru Medzinárodnej námornej organizácie (ďalej len „IMO“) pre ochranu morského prostredia, je súhlas s prijatím:

- a) pozmeňovacích návrhov predpisov 13 a 14 a dodatku VII k prílohe VI k dohovoru MARPOL týkajúcich sa označenia severovýchodného Atlantiku za novú oblasť kontroly emisií (ECA);
- b) pozmeňovacích návrhov predpisov 20, 25, 27 a 28 prílohy VI k dohovoru MARPOL týkajúcich sa prístupnosti databázy IMO o spotrebe lodného paliva (IMO DCS) a doložky o preskúmaní krátkodobého opatrenia na zníženie emisií skleníkových plynov a
- c) zavedenia novej kapitoly 5 do prílohy VI k dohovoru MARPOL týkajúcej sa rámca IMO pre nulovú bilanciu emisií.

² Ú. v. EÚ L 123, 19.5.2015, s. 55.

³ Ú. v. EÚ L 130, 16.5.2023, s. 134.

⁴ Ú. v. EÚ L 234, 22.9.2023, s. 48.

Článok 2

Pozíciu uvedenú v článku 1 vyjadrí Komisia a členské štáty Únie, ktoré sú členmi Výboru IMO pre ochranu morského prostredia, konajúc spoločne v záujme Únie.

Článok 3

Toto rozhodnutie je určené Komisii a členským štátom.

V Bruseli

*Za Radu
predseda*