

Mnenje Evropskega ekonomsko-socialnega odbora o predlogu uredbe Evropskega parlamenta in Sveta o spremljanju emisij ogljikovega dioksida iz pomorskega prometa, poročanju o njih in njihovem preverjanju ter spremembi Uredbe (EU) št. 525/2013

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

(2014/C 67/35)

Poročevalec: **g. BACK**

Svet in Evropski parlament sta 16. julija 2013 oziroma 4. julija 2013 sklenila, da v skladu s členoma 192(1) in 304 Pogodbe o delovanju Evropske unije (PDEU) Evropski ekonomsko-socialni odbor zaprosita za mnenje o naslednjem dokumentu:

Predlog uredbe Evropskega parlamenta in Sveta o spremljanju emisij ogljikovega dioksida iz pomorskega prometa, poročanju o njih in njihovem preverjanju ter spremembi Uredbe (EU) št. 525/2013

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

Strokovna skupina za kmetijstvo, razvoj podeželja in okolje, zadolžena za pripravo dela Odbora na tem področju, je mnenje sprejela 1. oktobra 2013.

Evropski ekonomsko-socialni odbor je mnenje sprejel na 493. plenarnem zasedanju 16. in 17. oktobra 2013 (seja z dne 16. oktobra) s 134 glasovi za, 1 glasom proti in 9 vzdržanimi glasovi.

1. Sklepi in priporočila

1.1 EESO pozdravlja predlog uredbe o spremljanju emisij ogljikovega dioksida iz pomorskega prometa, poročanju o njih in njihovem preverjanju v EU kot prvi korak k izvedbi ukrepov za zmanjšanje emisij CO₂ iz pomorskega prometa, ki so bili opredeljeni v beli knjigi o prometni politiki iz leta 2011 ⁽¹⁾.

1.2 EESO pozdravlja sistem za spremljanje emisij toplogrednih plinov iz pomorskega prometa, poročanje o njih in njihovo preverjanje (SPP) kot prvi korak v okviru postopnega pristopa za sklenitev sporazuma Mednarodne pomorske organizacije (IMO) za zmanjšanje emisij CO₂ iz pomorskega prometa ter podpira izboljšanje energetske učinkovitosti in zmanjšanje emisij, ki naj bi bila dosežena v okviru izvajanja tega sistema ⁽²⁾.

1.3 EESO ceni, da je predlog, čeprav kot tak ne zadostuje za doseg te ciljeve, glede ukrepov, ki se lahko sprejmejo na nacionalni ali regionalni ravni v zvezi s tretjimi državami, zastavljen toliko ambiciozno, kolikor se zdi smiselno. EESO meni, da je v zvezi s tem predlog vzpostavil primerno ravnotežje.

1.4 EESO pozdravlja dejstvo, da je razmerje med stroški in koristmi v predlogu ugodno za upravljavce ladij. Pričakuje, da

bo Komisija v zvezi s tem spremljala rezultate izvajanja predloga in sprejela ustrezne pobude, če bi se na primer izkazalo, da ima predvideno razmerje med stroški in koristmi negativen vpliv na konkurenčnost.

1.5 EESO dvomi, da je potrebno spremljanje dodatnih operativnih informacij in poročanje o njih – kot je opredeljeno v členih 9(d) do (g), 10(g) do (j) in Prilogi II – razen informacij o porabi goriva in emisijah, ter v dodano vrednost tovrstnega poročanja, zlasti ker vsaj nekatere od teh informacij sektor pomorskega prometa šteje za poslovno občutljive, mnenja o pomenu tega, da so te informacije na voljo v zbirni obliki, pa se razlikujejo.

1.6 EESO izpostavlja pobudo Komisije o modrem pasu za zmanjšanje upravnih obremenitev pomorskega prometa na kratkih razdaljah in meni, da bi bilo treba ta pristop uporabiti tudi v zvezi s tem predlogom ⁽³⁾.

1.7 EESO je seznanjen z dejstvom, da so potrebni nadaljnji ukrepi, da bi dosegli cilje, opredeljene v beli knjigi, in meni, da je izjemno pomembno, da se tovrstni ukrepi sprejmejo v okviru IMO, da bi se izognili tveganju sporov z državami, ki niso države članice EU, in/ali negativnemu vplivu na konkurenčnost pomorskega prometa EU.

⁽¹⁾ COM(2011) 144 final, mnenje EESO o načrtu za enotni evropski prometni prostor, UL C 24, 28.1.2012, str. 146–153, zlasti točke 1.2, 3.7, 3.8 in 3.11.

⁽²⁾ COM(2013) 480 final.

⁽³⁾ COM(2013) 510 final – Modri pas, enotni prometni prostor za ladijski prevoz.

2. Uvod

2.1 Emisije iz mednarodnega pomorskega prometa danes predstavljajo 3 % svetovnih emisij toplogrednih plinov in 4 % emisij toplogrednih plinov v EU. Napovedi kažejo, da bo do leta 2050 ta delež na svetovni ravni narasel na 5 %, na ravni EU pa naj bi prišlo do znatnega povečanja, in sicer od 51 % do 86 %, odvisno od izbranega izhodiščnega leta (leto 2005 oziroma 1990) ⁽⁴⁾.

2.2 Podnebni in energetske sveženj EU iz leta 2008, strategija Evropa 2020 ⁽⁵⁾ in bela knjiga o prometni politiki iz leta 2011 določajo ambiciozne cilje za zmanjšanje emisij toplogrednih plinov. Glavni cilj na ravni EU je 20-odstotno zmanjšanje glede na vrednosti iz leta 1990, v primeru sklenitve svetovnega sporazuma pa 30-odstotno zmanjšanje ⁽⁶⁾. Na področju mednarodnega pomorskega prometa bela knjiga o prometni politiki za leto 2050 določa cilj 40-odstotnega zmanjšanja glede na vrednosti iz leta 2005.

2.3 Vendar pa sektor pomorskega prometa ni pravno zavezan k zmanjšanju emisij toplogrednih plinov, z izjemo mejnih vrednosti za žveplo IMO, ki so bile v zakonodajo EU prenesene z Direktivo 2012/33/EU. Mednarodni pomorski promet je edini prometni sektor, ki ni vključen v zavezo EU za zmanjšanje emisij toplogrednih plinov.

2.4 Kljub temu sta Evropski svet in Evropski parlament podala izjavi, da bi k zmanjšanju emisij morali prispevati vsi sektorji.

2.5 V prometnem sektorju so bili določeni cilji za civilno letalstvo, ki je vključeno v sistem EU za trgovanje z emisijami, ki velja tudi za lete na evropska letališča in z njih. Vendar je bilo izvajanje tega ukrepa za lete izven EU začasno odloženo, da bi olajšali sklenitev svetovnega sporazuma v okviru Mednarodne organizacije civilnega letalstva ⁽⁷⁾.

2.6 Na področju pomorskega prometa niso bili določeni zavezujoči cilji na ravni EU, saj se je zdelo primernejše, da se počaka na sprejetje ukrepov, usklajenih na svetovni ravni, v okviru IMO.

2.7 Vendar pa glede na izjavi Sveta in Parlamenta iz leta 2009 dejstvo, da EU ali države članice do 31. decembra 2011 niso sprejele mednarodnega sporazuma v okviru IMO, pomeni, da bi Komisija morala predložiti predloge za vključitev emisij iz mednarodnega pomorskega prometa v zavezo Skupnosti za zmanjšanje emisij, ki bi začeli veljati leta 2013 in bili

oblikovani tako, da bi morebiten negativni učinek na konkurenčnost Skupnosti čim bolj zmanjšali ⁽⁸⁾. Po teh izjavah je oktobra 2012 izjavo predložila tudi Komisija.

2.8 IMO sicer kot odziv na izjavo iz leta 2009 ni sklenila mednarodnega sporazuma, so pa bili sprejeti ukrepi za izboljšanje energetske učinkovitosti novih plovil in predloženi nadaljnji predlogi za izboljšanje energetske učinkovitosti, pri čemer bi spremljanje in nadzor emisij ter poročanje o njih lahko predstavljali prvi korak. Na podlagi tega Komisija meni, da bi se v okviru tekočega dela IMO lahko odločili za uporabo tržnih ukrepov za zmanjšanje emisij. Zavezo za ukrepanje na regionalni ravni EU bi zato morali uresničevati na način, ki bi bil v skladu s tekočim delom IMO. Komisija je izrazito naklonjena svetovnemu pristopu v okviru IMO in bo kljub počasnemu napredku dejavnosti IMO na tem področju tudi v prihodnje ravnala v skladu s tem. Stalno bo spremljala napredek in pri nadaljnjih ukrepih upoštevala Okvirno konvencijo Združenih narodov o spremembi podnebja in IMO.

2.9 Prvi korak v tej smeri bi morala biti uvedba sistema za spremljanje emisij, poročanje o njih in njihovo preverjanje (sistem SPP). Tako bi bilo mogoče spremljati napredek in spodbujati boljšo energetske učinkovitost na ravni podjetij, s tem pa bi lahko stroške zmanjšali do te mere, da bi bili bistveno manjši od stroškov delovanja sistema SPP. Uporabili bi lahko izkušnje iz obstoječih sistemov na ravni podjetij. Sistem SPP na regionalni ravni EU bi morali izvajati v sodelovanju z IMO in bi ga lahko prilagodili morebitnim podobnim prihodnjim ukrepom IMO. Sistem SPP bi prav tako lahko predstavljal prvi korak v postopnih prizadevanjih za vključitev emisij toplogrednih plinov iz mednarodnega pomorskega prometa v zavezo za zmanjšanje emisij na ravni EU ali na mednarodni ravni z zahtevami za energetske učinkovitost in/ali tržnimi ukrepi.

3. Predlog Evropske komisije

3.1 Komisija je pripravila predlog uredbe, ki zagotavlja okvir za sistem SPP za emisije CO₂ z ladij, katerih bruto tonaža presega 5 000 ton. Sistem zajema ves promet znotraj pristanišč v EU in med njimi ter med pristaniščem v EU in prvim namembnim pristaniščem izven EU ali zadnjim pristaniščem odhoda izven EU. Velja za vse ladje, ne glede na zastavo, pod katero plujejo, z izjemo vojnih ladij, državnih plovil in plovil, namenjenih za šport in rekreacijo. Po ocenah iz predloga uredbe tonažni prag izključuje približno 40 % flote, a le 10 % emisij CO₂.

3.2 Zaradi razlogov, navedenih v 2. točki, naj bi se sistem izvajal v tesnem sodelovanju z IMO in drugimi mednarodnimi organizacijami, prav tako pa ga bo mogoče prilagoditi v skladu z morebitnimi prihodnjimi koncepti IMO.

⁽⁴⁾ COM(2013) 479.

⁽⁵⁾ COM(2010) 2020.

⁽⁶⁾ COM(2013) 479.

⁽⁷⁾ Direktiva 2008/101/ES in Sklep št. 377/2013/EU.

⁽⁸⁾ Uvodna izjava 2 Odločbe št. 406/2009/ES in uvodna izjava 3 Direktive 2009/29/ES.

3.3 Sistem SPP, ki ga je predlagala Komisija, zagotavlja okvir za zbiranje ustreznih podatkov za posamezno ladjo in posamezno pot, ki spada v področje uporabe Uredbe, vključno z gibanjem znotraj pristanišč, pri čemer podatke zagotovijo lastniki oz. upravljavci ladij. Izvajalo se bo tudi letno poročanje. Poročanje bodo odobrili akreditirani preveritelji, odobrena letna poročila pa bodo predložena Komisiji in državi zastave. Letna poročila bodo objavljena, dokumentacijo o skladnosti, ki jo izdajo preveritelji, pa je treba hraniti na krovu ladij, zajetih v sistem. Skladnost bo preverjala država zastave, preverjala pa se bo tudi prek nadzornega sistema države pristanišča. Neizpolnjevanje obveznosti bo kaznovano, v določenih primerih z izgonom ladje, tj. prepovedjo vstopa v vsa pristanišča EU, dokler se ne reši vprašanje skladnosti.

4. Splošne ugotovitve

4.1 EESO je seznanjen s strateškimi cilji v predlogu, ki so ambiciozni, saj s tem, ko si prizadevajo za opredelitev podatkovne baze za nadaljnja pogajanja in nadaljnji napredek v smeri ukrepov, ki bodo znatno zmanjšali emisije CO₂ iz pomorskega prometa, daleč presegajo vsebinski okvir predloga. EESO pozdravlja te strateške cilje in pristop Komisije, ki si prizadeva za vzpostavitev nadzora nad stanjem emisij CO₂ in njihovim nadaljnjim razvojem na pregleden in verodostojen način s pomočjo sistema poročanja in preverjanja, ki naj bi ga vzpostavili na podlagi predlagane uredbe. Strinja se, da bi ta baza znanja lahko prispevala k napredku pri tekočem delu v okviru IMO, da bi dosegli sporazum glede obveznih ukrepov za zmanjšanje emisij CO₂ iz pomorskega prometa. V zvezi s tem EESO navaja tudi svoje mnenje⁽⁹⁾ o predlogu uredbe o mehanizmu za spremljanje emisij toplogrednih plinov in poročanje o njih ter za sporočanje drugih informacij v zvezi s podnebnimi spremembami na nacionalni ravni in ravni Unije ter o razveljavitvi Sklepa št. 280/2004/ES, ki je bil medtem sprejet kot Uredba št. 525/2013.

4.2 EESO pozdravlja tudi delni pristop od spodaj navzgor v predlogu, v skladu s katerim naj bi informacije, zbrane na ravni podjetij, spodbudile ukrepe za izboljšanje energetske učinkovitosti na ravni podjetij, kar bi vodilo k dvo odstotnemu zmanjšanju porabe goriva in emisij na prepeljano enoto na leto. V skladu z oceno učinka v predlogu bi se s tem do leta 2030 zmanjšali tudi neto stroški za 1,2 milijarde EUR letno, pri čemer so upoštevani stroški izvajanja sistema SPP, ki jih bo v glavnem kril sektor pomorskega prometa.

4.3 EESO kljub temu poudarja pomen stalnega spremljanja natančnosti ocene razmerja med stroški in koristmi iz predloga za sektor pomorskega prometa in družbo. Prav tako Komisijo poziva, naj nemudoma predlaga korektivne ukrepe, če bi se izkazalo, da zahteve, ki jih sektorju pomorskega prometa nalaga prihodnji sistem SPP, za sektor pomenijo obremenitev, ki bi negativno vplivala na njegovo konkurenčnost.

⁽⁹⁾ Mnenje EESO o vsebnosti žvepla v ladijskih gorivih, UL C 68, 6.3.2012, str. 70–74.

4.4 EESO dvomi o smiselnosti razširitve obveznosti spremljanja in poročanja v predlogu tudi na poslovne in operativne vidike. Dodaja še, da je sorazmernost te zahteve po dodatnih informacijah vprašljiva, saj to presega prvotni cilj predloga, tj. zbiranje informacij o emisijah CO₂. Poleg tega sam sektor pomorskega prometa dvomi o uporabnosti te zahteve, zadevne informacije pa bi bile lahko poslovno občutljive. Glede na to bi bila uvedba dodatnih upravnih obveznosti verjetno tudi v nasprotju s prizadevanji za poenostavitev, kar je ključni vidik pobude Komisije Modri pas za lažje izvajanje pomorskega prometa v EU. EESO v tem okviru ugotavlja tudi, da bi bila obveznost zagotavljanja tovrstnih informacij še posebej obremenjujoča za pomorski promet na kratkih razdaljah, ki vključuje kratka potovanja in veliko število destinacij.

4.5 EESO se tudi strinja z oceno, da raven zmanjšanja emisij, ki naj bi jo po pričakovanjih zagotavljal predlog, še zdaleč ne bo zadostovala za uresničitev ciljev, ki so bili v beli knjigi o prometni politiki iz leta 2011 določeni za pomorski sektor. Nujno je treba sprejeti dodatne in bolj učinkovite ukrepe.

4.6 EESO v tem okviru opozarja tudi na svoja prejšnja mnenja⁽¹⁰⁾ v zvezi s politiko pomorskega prometa in okoljskimi zahtevami, v katerih je dosledno zagovarjal stališče, da je treba pozdraviti pobude v prid okolja, vendar pa menil, da bi glede na globalno razsežnost pomorskega prometa tovrstne ukrepe morali sprejemati na svetovni ravni v okviru IMO.

4.7 V zvezi s tem EESO opozarja, da predlog velja tudi za ladje, ki plujejo pod zastavo držav, ki niso članice EU. Čeprav to ne predstavlja težav za promet znotraj EU, bi se te lahko pojavile v zvezi s prometom med pristanišči v EU in tistimi izven nje. EESO meni, da bi bila lahko ta težava bolj praktične in politične kot pravne narave, saj bi obstajala možnost povračilnih ukrepov ali zapletov, ki bi nastali zaradi različnih vzporednih sistemov te vrste. EESO upa, da bo načrtovani sistem dovolj zanimiv za tiste, ki sodijo v njegovo področje uporabe, in da za razliko od sistema trgovanja s pravicami do emisije toplogrednih plinov v civilnem letalstvu ne bo prišlo do težav v zvezi z upravljavci iz tretjih držav.

⁽¹⁰⁾ Vsebnost žvepla v ladijskih gorivih, UL C 68, 6.3.2012, str. 70–74; Modra rast: možnosti za trajnostno rast v morskem in pomorskem sektorju, UL C 161, 6.6.2013, str. 87–92; Pomorska prometna politika EU do leta 2018, UL C 255, 22.9.2010, str. 103–109; Sistem za trgovanje z emisijami v letalstvu, UL C 133, 9.5.2013, str. 30–32; Spremljanje emisij toplogrednih plinov in poročanje o njih, UL C 181, 21.6.2012, str. 169–173; Celostna pomorska politika za EU, UL C 211, 19.8.2008, str. 31–36; Okolju prijaznejši pomorski promet in promet po celinskih plovnihih poteh, UL C 277, 17.11.2009, str. 20–24.

4.8 EESO se strinja, da bi se bilo treba o obveznih ukrepih za zmanjšanje emisij CO₂, ki presegajo vsebinski okvir predloga, dogovoriti v okviru IMO, da bi povečali možnosti njihovega uspešnega izvajanja. Meni tudi, da obstaja večja verjetnost, da bo do različnih težav pri izvajanju, zlasti kar zadeva tretje države, prišlo pri uporabi predpisov na regionalni ravni EU.

4.9 EESO ugotavlja, da so v skladu z oceno učinka v zvezi s predlogom tržni ukrepi najbolj učinkoviti ukrepi za doseg zadostnega zmanjšanja emisij CO₂ na raven, ki omogoča izpolnitev ciljev glede emisij za pomorski promet, kot je bilo določeno v beli knjigi o prometni politiki iz leta 2011.

4.10 EESO prav tako opozarja na nevarnost, da bi obvezni regionalni ukrepi za zmanjšanje emisij, zlasti tržni ukrepi, negativno vplivali na konkurenčnost evropskega sektorja pomorskega prometa.

4.11 EESO zato tudi pozdravlja obveznost iz predloga, ki Komisiji nalaga, naj pri izvajanju evropskega sistema SPP v zvezi z emisijami CO₂ iz pomorskega prometa tesno sodeluje z IMO in drugimi ustreznimi mednarodnimi organizacijami, in pripravljenost Komisije, da evropski sistem prilagodi prihodnjemu sistemu SPP, dogovorjenemu v okviru IMO.

4.12 EESO spodbuja Komisijo in države članice, naj v okviru IMO še naprej pozivajo k sprejetju ustreznih ukrepov za zmanjšanje emisij CO₂ iz pomorskega prometa, ki bi po možnosti temeljili na tržnih ukrepih.

4.13 EESO ugotavlja, da Komisija kljub temu, da pripisuje velik pomen rešitvi v okviru IMO, ne izključuje regionalnih ukrepov na ravni EU, če bi se trenutna prizadevanja v okviru IMO izkazala za neuspešna. EESO pozdravlja dejstvo, da časovna omejitev za tovrstne regionalne ukrepe ni določena, in svari pred sprejemanjem ukrepov, za katere bi se lahko izkazalo, da imajo le majhen učinek v smislu zmanjšanja emisij, a znatne negativne učinke, kar zadeva zmanjšanje konkurenčnosti, ali pa bi lahko ustvarili težave v zvezi s tretjimi državami do te mere, da bi tovrstni ukrepi vsaj v vodah izven EU vplivali na ladje, ki plujejo pod zastavo teh držav.

4.14 EESO odobrava tudi povezavo med sektorskim sistemom SPP in splošnim sistemom spremljanja emisij toplogrednih plinov, vzpostavljenim z Uredbo št. 525/2013 ⁽¹¹⁾.

⁽¹¹⁾ Uredba (EU) št. 525/2013 o mehanizmu za spremljanje emisij toplogrednih plinov in poročanje o njih ter za sporočanje drugih informacij v zvezi s podnebni spremembami na nacionalni ravni in ravni Unije ter o razveljavitvi Sklepa št. 280/2004/ES.

5. Posebne ugotovitve

5.1 EESO je seznanjen z dejstvom, da koncept, izbran za sistem SPP, večino obremenitev za izvajanje sistema nalaga lastnikom ladij, njihovim upravljavcem in akreditiranim preveriteljem, medtem ko bodo države članice, Komisija in Evropska agencija za pomorsko varnost večinoma zadolžene za izvajanje nadzora in prejemanje poročil. Namen tega je omogočiti, da se izkoristijo obstoječe izkušnje na ravni podjetij in zmanjša upravna obremenitev institucij EU.

5.2 EESO meni, da bi bilo treba za izboljšanje kakovosti poročanja o emisijah zagotoviti uporabne specifične informacije, kot so kategorija ladje za plovbo v ledu ali prisotnost ustreznih pogojev za plovbo, na primer zimsko plovbo.

5.3 EESO meni, da so nekateri vidiki predlaganega sistema SPP nepotrebno zapleteni in se bo zanje porabilo preveč sredstev. Težko je na primer razumeti, zakaj je potrebna priprava formalnega poročila o preverjanju v okviru letnih poročil, saj se na podlagi potrjenih letnih poročil izda potrdilo o skladnosti, glavni elementi tega potrdila pa se objavijo. EESO meni, da bi potrdilo o skladnosti moralo zadostovati, posebno poročilo o preverjanju pa bi se morda pripravilo le v primeru, ko se izdaja potrdilo o skladnosti zavrne.

5.4 Čeprav je gotovo koristno, da se s poročanjem na podlagi predloga seznanijo tudi organi Komisije, odgovorni za izvajanje Uredbe št. 525/2013 o spremljanju emisij toplogrednih plinov in poročanju o njih, je težko razumeti, zakaj bi države članice Komisiji morale posredovati ločeno poročilo v skladu s cilji te uredbe, če bi lahko vse ustrezne informacije vključili v eno samo poročilo, ki bi ga nato posredovali vsem zadevnim stranem.

5.5 EESO tudi dvomi v smiselnost obsega sankcije izгона, kot je določena v členu 20(3) predloga, saj se zdi, da bi s tem ladji preprečili vstop v katero koli pristanišče v EU, vključno s pristanišči v državi članici, pod zastavo katere pluje. Smiselno se zdi predvideti neke vrste pribežališča, da bi zagotovili možnost, da se rešijo težave s skladnostjo.

5.6 EESO se sprašuje, ali predvideni roki za izvedbo niso nepotrebno dolgi in ali bi bilo mogoče časovni okvir dejansko skrajšati za eno leto. Čeprav je na primer predvideno, da predlog začne veljati 1. julija 2015, bi bilo treba načrte spremljanja Komisiji sporočiti šele do 30. avgusta 2017, postopek spremljanja pa se dejansko ne bi začel pred 1. januarjem 2018. To pomeni, da bi prehodno obdobje trajalo dve leti in pol, kar je po mnenju EESO predolgo, če upoštevamo, da bo treba sprejeti tudi številne delegirane in izvedbene akte.

5.7 EESO prav tako meni, da bi bil načrtovani evropski forum za trajnostni pomorski promet lahko dobra kontaktna točka za številna vprašanja v zvezi z izvajanjem.

5.8 EESO ima v zvezi s predlogom še nekaj pripomb tehnične narave. V členu 14(1) sta omenjena tako "družba" kot "upravljavec ladje", čeprav v skladu z opredelitvami pojmov iz člena 3 beseda "družba" zajema tako lastnike kot upravljavce. Tako člen 15(5) kot člen 16(3) na Komisijo prenašata pooblastila za sprejemanje delegiranih aktov, med drugim v zvezi z določitvijo "metod za akreditacijo preveriteljev". EESO predlaga, da se v členu 15(5), ki se nanaša na postopke preverjanja, izraz "metode za akreditacijo preveriteljev" črta, v členu 16, ki se nanaša na akreditacijo preveriteljev, pa ohrani.

5.9 Člen 23 zagotavlja zelo široka pooblastila v okviru delegiranih aktov za dopolnitev in spremembo določb prilog I in II, da se upoštevajo številni elementi, vključno z znanstvenimi dokazi, zadevnimi podatki na voljo na ladjah, mednarodnimi pravili in mednarodno sprejetimi standardi, "da se opredelijo najnatančnejše in najučinkovitejše metode za spremljanje emisij ter da se izboljša natančnost zahtevanih informacij". EESO meni, da to pooblastilo daleč presega okvir prilagajanja tehničnemu razvoju in naj bi dopuščalo spremembe na področjih, ki so bistvena v tem predlogu, na primer glede opredelitve metod za spremljanje. EESO je zato mnenja, da bi bilo lahko tako široko pooblastilo v nasprotju s členom 290 PDEU. Podobno vprašanje se zastavlja tudi v zvezi s pooblastilom v členu 15(3) glede postopkov preverjanja.

V Bruslju, 16. oktobra 2013

Predsednik
Evropskega ekonomsko-socialnega odbora
Henri MALOSSE
