



V Bruseli 4. 2. 2019
COM(2019) 38 final

2019/0017 (COD)

Návrh

NARIADENIE EURÓPSKEHO PARLAMENTU A RADY,
ktorým sa mení nariadenie (EÚ) 2015/757 s cieľom náležite zohľadniť globálny systém
zberu údajov o spotrebe lodného paliva

(Text s významom pre EHP)

{SEC(2019) 20 final} - {SWD(2019) 10 final} - {SWD(2019) 11 final}

DÔVODOVÁ SPRÁVA

1. KONTEXT NÁVRHU

• Dôvody a ciele návrhu

Zmena klímy predstavuje veľkú výzvu, ktorá si naliehavo vyžaduje riešenie. Preto je v Parížskej dohode stanovený cieľ udržať nárast globálnej teploty výrazne pod 2 °C v porovnaní s predindustriálnymi úrovňami a pokračuje v úsilí obmedziť nárast teploty na 1,5 °C na základe podstatného zníženia emisií skleníkových plynov zo všetkých krajín.

Pri činnostiach v rámci lodnej dopravy sa na celom svete spotrebúva značné množstvo fosílnych palív, čo vedie k vysokým emisiám skleníkových plynov a prispieva k zmene klímy. Emisie skleníkových plynov z medzinárodnej námornej dopravy podľa odhadov tvoria približne 2 – 3 percentá celkových globálnych emisií skleníkových plynov. To je viac než emisie ktoréhokoľvek štátu EÚ. Keby bol sektor lodnej dopravy krajinou, umiestnil by sa na šiestom mieste na svete z hľadiska emisií. Vplyv tohto sektora je značný aj na úrovni EÚ: v roku 2015 z neho pochádzalo 13 % celkového objemu emisií skleníkových plynov EÚ z odvetvia dopravy¹. Námorná doprava je však jediný sektor, na ktorý sa výslovne nevzťahuje cieľ EÚ v oblasti znižovania emisií alebo osobitné opatrenia na zmiernenie zmeny klímy.

Je pravdepodobné, že objem námorného obchodu v budúcnosti porastie, čo by v prípade, že sa urýchlene neprijmú zmierňujúce opatrenia, viedlo k podstatnému zvýšeniu súvisiacich emisií skleníkových plynov. Podľa štúdie² Medzinárodnej námornej organizácie (IMO) by sa celosvetové emisie z lodnej dopravy mohli v závislosti od budúceho hospodárskeho a energetického vývoja zvýšiť o 50 % až 250 % do roku 2050. V období rokov 1990 až 2008 sa emisie CO₂ z námornej dopravy na úrovni EÚ zvýšili o 48 % a do roku 2050 sa očakáva ich zvýšenie o 86 % v porovnaní s úrovňami v roku 1990, a to napriek tomu, že IMO v roku 2011 prijala normy minimálnej efektívnosti pre nové lode³. Ak sa neprijmú žiadne opatrenia na zníženie emisií, hrozí riziko oslabenia cieľov Parížskej dohody i úsilia, ktoré vynakladajú ostatné sektory.

Európska únia v nadväznosti na Bielu knihu o doprave z roku 2011 prijala v roku 2013 stratégiu postupného začleňovania emisií z námornej dopravy do politiky EÚ na znižovanie emisií skleníkových plynov⁴. Ako prvý krok v rámci tohto úsilia Európsky parlament a Rada prijali v apríli 2015 nariadenie (EÚ) 2015/757⁵ o monitorovaní, nahlasovaní a overovaní emisií oxidu uhličitého z námornej dopravy („nariadenie EÚ MNO“), ktoré bolo v roku 2016 doplnené dvomi delegovanými⁶ a dvomi vykonávacími nariadeniami⁷. Nariadenie EÚ MNO bolo vypracované s cieľom:

¹ <https://www.eea.europa.eu/data-and-maps/indicators/transport-emissions-of-greenhouse-gases/transport-emissions-of-greenhouse-gases-10>.

² <http://www.imo.org/en/OurWork/Environment/PollutionPrevention/AirPollution/Pages/Greenhouse-Gas-Studies-2014.aspx>.

³ Uznesenie IMO MEPC.203(62).

⁴ COM(2013) 479.

⁵ Nariadenie Európskeho parlamentu a Rady (EÚ) 2015/757 z 29. apríla 2015 o monitorovaní, nahlasovaní a overovaní emisií oxidu uhličitého z námornej dopravy a o zmene smernice 2009/16/ES (Ú. v. EÚ L 123, 19.5.2015, s. 55).

⁶ Delegované nariadenie Komisie (EÚ) 2016/2072 o overovacích činnostiach a akreditácii overovateľov podľa nariadenia Európskeho parlamentu a Rady (EÚ) 2015/757 (Ú. v. EÚ L 320, 26.11.2016, s. 5)

- zozbierať spoľahlivé a overené údaje o emisiách CO₂ pre všetky lode (s hrubou priestornosťou nad 5 000 t), ktoré sa zastavujú v prístavoch v Európskom hospodárskom priestore (EHP), vrátane emisií CO₂ z týchto lodí v prístavoch;
- poskytnúť spoľahlivé informácie ako východisko pre budúce rozhodnutia o tvorbe politiky a vykonávanie politických nástrojov, ako aj umožniť realizáciu medzinárodných cieľov alebo opatrení (napr. v oblasti energetickej efektívnosti);
- zabezpečiť potrebnú transparentnosť, pokiaľ ide o údaje, s cieľom podnietiť zavádzanie nových technológií a prevádzkových opatrení, vďaka ktorým sa zvýši ekologickosť lodí.

Podľa nariadenia EÚ MNO sú lodné spoločnosti povinné nahlasovať ročné emisie CO₂ a ďalšie príslušné informácie súvisiace s plavbami ich lodí do prístavov v EHP a z nich, ako aj v rámci týchto prístavov. Uvedené povinnosti sa začali uplatňovať v roku 2017, v ktorom mali lodné spoločnosti vypracovať plány monitorovania a predložiť ich akreditovaným overovateľom. Monitorovanie spotreby paliva, emisií CO₂ a energetickej efektívnosti sa začalo v roku 2018 a prvé správy o emisiách majú byť predložené v apríli 2019.

V roku 2016, po nadobudnutí účinnosti Parížskej dohody a prijatí nariadenia EÚ MNO, Výbor pre ochranu morského prostredia (MEPC) organizácie IMO prijal zmeny Medzinárodného dohovoru o zabránení znečisťovaniu z lodí (MARPOL), čím sa vytvoril právny rámec pre globálny systém zberu údajov o spotrebe lodného paliva („globálny systém zberu údajov IMO“). Podrobnosti a spôsoby vykonávania globálneho systému zberu údajov IMO boli dohodnuté neskôr formou usmernení zahrnutých do uznesenia MEPC 70 z októbra 2016 a MEPC 71 z júla 2017. Povinnosti vyplývajúce z globálneho systému zberu údajov IMO v oblasti monitorovania začnú platiť od roku 2019 a v oblasti nahlasovania od roku 2020.

Z toho vyplýva, že na lode vykonávajúce činnosť v oblasti námornej dopravy v súvislosti s EHP sa od januára 2019 budú vzťahovať požiadavky na monitorovanie a nahlasovanie, a to na základe nariadenia EÚ MNO, ako aj na základe globálneho systému zberu údajov IMO.

O súbežnej existencii uvedených systémov monitorovania, nahlasovania a overovania na úrovni EÚ a na celosvetovej úrovni sa hovorilo už v nariadení EÚ MNO. V článku 22 tohto nariadenia sa uvádza: *„V prípade, že sa dosiahne medzinárodná dohoda o globálnom systéme monitorovania, nahlasovania a overovania emisií skleníkových plynov (...), Komisia toto nariadenie preskúma a v prípade potreby navrhne zmeny s cieľom zabezpečiť súlad s uvedenou medzinárodnou dohodou.“*

a delegované nariadenie Komisie (EÚ) 2016/2071 z 22. septembra 2016, ktorým sa mení nariadenie Európskeho parlamentu a Rady (EÚ) 2015/757, pokiaľ ide o metódy monitorovania emisií oxidu uhličitého a pravidiel monitorovania ostatných relevantných informácií (Ú. v. EÚ L 320, 26.11.2016, s. 1).

⁷ Vykonávacie nariadenie Komisie (EÚ) 2016/1927 zo 4. novembra 2016 o vzorových formulároch plánov monitorovania, správ o emisiách a dokumentov o zhode podľa nariadenia Európskeho parlamentu a Rady (EÚ) 2015/757 o monitorovaní, nahlasovaní a overovaní emisií oxidu uhličitého z námornej dopravy (Ú. v. EÚ L 299, 5.11.2016, s. 1 – 21) a vykonávacie nariadenie Komisie (EÚ) 2016/1928 zo 4. novembra 2016 o určení prepravovaného nákladu pre iné kategórie lodí, ako sú osobné lode, lode ro-ro a kontajnerové lode podľa nariadenia Európskeho parlamentu a Rady (EÚ) 2015/757 o monitorovaní, nahlasovaní a overovaní emisií oxidu uhličitého z námornej dopravy (Ú. v. EÚ L 299, 5.11.2016, s. 22 – 25).

Hlavným cieľom tohto návrhu je preto zmeniť nariadenie EÚ MNO s cieľom náležite zohľadniť nový globálny systém zberu údajov IMO, a tým umožniť prípadné zefektívnenie a zníženie administratívneho zaťaženia spoločností a správ pri zachovaní cieľov nariadenia EÚ MNO.

- **Súlad s existujúcimi ustanoveniami v tejto oblasti politiky**

Navrhované zmeny nariadenia EÚ MNO sú v súlade s platnými ustanoveniami politík v danej oblasti, keďže neohrozujú hlavné ciele systému EÚ v oblasti monitorovania, nahlasovania a overovania emisií oxidu uhličitého z námornej dopravy, a všeobecnejšie sú v súlade s politikou EÚ v oblasti zmeny klímy. Cieľom návrhu je predovšetkým zachovať predpokladaný kladný vplyv nariadenia EÚ MNO, pokiaľ ide o zber spoľahlivých a overených údajov, poskytovanie informácií pre budúce rozhodnutia o tvorbe politiky a podnecovanie opatrení a správania, ktoré prispievajú k zvýšeniu energetickej efektívnosti v lodnej doprave.

V predkladanom návrhu sa ďalej uplatňuje prístup stanovený v ostatných politikách EÚ v oblasti znižovania emisií, v ktorých monitorovanie, nahlasovanie a overovanie tvoria najdôležitejšiu súčasť, s cieľom zabezpečiť účinné vykonávanie politík EÚ v oblasti zmeny klímy, napríklad v rámci systému obchodovania s emisnými kvótami skleníkových plynov. Návrh je v súlade s ustanoveniami o transparentnosti v rámci systému EU ETS vrátane overenia tretími stranami.

- **Súlad s ostatnými politikami Únie**

Európska únia v marci 2015 predložila Rámcovému dohovoru Organizácie Spojených národov o zmene klímy vnútroštátne stanovený príspevok EÚ a jej členských štátov, ktorým sa zaväzuje dosiahnuť cieľ znížiť do roku 2030 emisie skleníkových plynov v rámci celého hospodárstva aspoň o 40 % v porovnaní s úrovňami z roku 1990, a to v súlade s rámcom politík v oblasti klímy a energetiky na obdobie do roku 2030, ktorý Európska rada schválila v októbri 2014 a následne začlenila do práva⁸. Všetky sektory musia prispieť k prechodu na nízkouhlíkové hospodárstvo a k vykonávaniu Parížskej dohody.

Návrh je v súlade so stratégiou pre nízkoemisnú mobilitu zaoberajúcou sa opatreniami ďalšieho znižovania emisií skleníkových plynov v doprave v rámci širšieho úsilia o dekarbonizáciu, ktoré prisľúbila a realizuje EÚ, vrátane cieľov do roku 2030⁹.

Nariadenie EÚ MNO, zabezpečujúce spoľahlivé informácie o emisiách CO₂ z jednotlivých lodí, je kľúčom k jednoduchšiemu budúcemu rozhodovaniu na úrovni Únie a riadeniu možných budúcich politík v oblasti klímy v tomto sektore. Návrh zaručuje uplatnenie tejto kľúčovej zásady. Nariadenie EÚ MNO znamená prvý krok správnym smerom, ktorý by mal poslúžiť ako východisko pre ďalší rozvoj politík.

Návrh je aj v súlade so zásadou energetickej únie „energetická efektívnosť na prvom mieste“, keďže by mal rozšíriť vykonávanie opatrení v oblasti energetickej efektívnosti na sektor lodnej dopravy.

⁸ Smernica (EÚ) 2018/410, nariadenie (EÚ) 2018/842 a nariadenie (EÚ) 2018/841 o využívaní pôdy.

⁹ COM(2016) 501.

2. PRÁVNÝ ZÁKLAD, SUBSIDIARITA A PROPORCIONALITA

• Právny základ

Články 191 až 193 Zmluvy o fungovaní Európskej únie (ZFEÚ) potvrdzujú a špecifikujú kompetencie EÚ v oblasti boja proti zmene klímy. Právnym základom tohto návrhu je článok 192 ZFEÚ.

• Subsidiarita (v prípade inej ako výlučnej právomoci)

V súlade so zásadou subsidiarity stanovenou v článku 5 Zmluvy o Európskej únii možno ciele tohto návrhu dosiahnuť len prostredníctvom návrhu Komisie na úrovni EÚ, keďže cieľom návrhu je zmeniť platné právne predpisy EÚ.

Výhodou zberu a uverejňovania údajov o emisiách a energetickej efektívnosti lodí na úrovni EÚ je porovnateľnosť výsledkov, keďže sú založené na jednom súbore požiadaviek. To prispieva k lepšiemu odstraňovaniu trhových prekážok spôsobených nedostatkom informácií.

• Proporcionalita

Návrh je v súlade so zásadou proporcionality, pretože neprekračuje rámec opatrení nevyhnutných na dosiahnutie cieľov nariadenia EÚ MNO a zároveň zaručuje riadne fungovanie vnútorného trhu a konkurencieschopnosť európskej lodnej dopravy.

• Výber nástroja

Predmetný návrh na zmenu nariadenia vychádza zo skutočnosti, že sa ním má zmeniť platné nariadenie EÚ MNO.

3. VÝSLEDKY HODNOTENÍ EX POST, KONZULTÁCIÍ SO ZAJINTERESOVANÝMI STRANAMI A POSÚDENÍ VPLYVU

• Hodnotenia ex post/kontroly vhodnosti existujúcich právnych predpisov

Je dôležité uviesť, že nariadenie EÚ MNO sa preskúmava bez predchádzajúceho hodnotenia, keďže takéto hodnotenie by bolo možné až koncom roka 2019, po uzavretí prvého cyklu zabezpečovania súladu. Hodnotenie platného nariadenia EÚ MNO preto nebolo súčasťou prípravných prác a nezohľadňovalo sa pri posudzovaní možností politiky.

• Konzultácie so zainteresovanými stranami

Navrhované úpravy nariadenia EÚ MNO sú v širokom súlade so záujmami, ktoré vyjadrili zainteresované strany v odpovediach na online verejnú konzultáciu a cieleň elektronický prieskum. Organizácie občianskej spoločnosti, vnútroštátne akreditačné orgány, výskumné ústavy a občania/jednotlivci vo veľkej miere podporujú zachovanie niektorých dôležitých cieľov pri zmene nariadenia EÚ MNO. Medzi uvedené ciele patrí zvyšovanie informovanosti o znižovaní emisií, poskytovanie spoľahlivých informácií účastníkom trhu o spotrebe paliva a energetickej efektívnosti a zber údajov na účely informovaného rozhodovania o tvorbe politiky. Hlavnou prioritou sektora lodnej dopravy je však znižovanie administratívneho zaťaženia. Uvedené ciele široko podporujú aj členské štáty EHP a overovatelia nariadenia EÚ MNO, a to najmä zber spoľahlivých údajov na rozvoj budúcich politík a minimalizáciu administratívnych činností.

- **Získavanie a využívanie expertízy**

Boli zohľadnené štúdie s projekciami emisií, ktoré sa opierajú o relevantné údaje z 3. štúdie IMO o skleníkových plynov¹⁰, a to najmä v súvislosti s emisiami a predpoveďami emisií z medzinárodnej lodnej dopravy, ako aj potenciálom znižovania emisií vyplývajúcim z technických a prevádzkových opatrení v medzinárodnej lodnej doprave.

- **Pracovný dokument útvarov Komisie – posúdenie vplyvu**

Bolo vypracované posúdenie vplyvu s cieľom analyzovať, ktoré časti nariadenia EÚ MNO možno zosúladiť s prvkami globálneho systému zberu údajov IMO. Tento dokument dopĺňa posúdenie vplyvu pripojené k návrhu v roku 2013, ktoré obsahovalo odhad nákladov súvisiacich s nariadením EÚ MNO. Nový pracovný dokument útvarov Komisie obsahujúci uvedené posúdenie vplyvu sa okrem toho zakladá na úvodnom posúdení vplyvu uverejnenom v júni 2017 a verejnej konzultácii ukončenej v decembri 2017.

Návrh posúdenia vplyvu posúdil výbor pre kontrolu regulácie pri Európskej komisii a 13. júla 2018 k nemu vydal kladné stanovisko. Výbor sformuloval odporúčania na ďalšie zlepšenie správy, ktoré sú zohľadnené v jej zrevidovanom znení. Zhrnutie posúdenia vplyvu a stanovisko výboru pre kontrolu regulácie možno nájsť na webovej lokalite Komisie¹¹.

So zreteľom na potrebu zachovať hlavné ciele nariadenia EÚ MNO boli z možného zosúladenia hneď na začiatku vylúčené dve oblasti: správa a nahlasovanie emisií CO₂. O možnosti zosúladiť oblasť správy sa neuvažovalo, pretože takéto zosúladenie by viedlo k tomu, že EÚ a jej členské štáty by mohli zbierať údaje o emisiách len pri lodiach, ktoré sa plavia pod vlajkou EÚ, a v rámci plavieb do a z prístavov v EHP by museli ignorovať emisie skleníkových plynov z lodí, ktoré sa neplavia pod vlajkou EÚ. Zosúladenie nahlasovania emisií CO₂ by navyše znamenalo, že lode by nenahlasovali údaje o emisiách CO₂. To by bolo v úplnom rozpore s hlavným cieľom nariadenia EÚ MNO, ktorý súvisí s objemom emisií CO₂ z lodí a ich vplyvom na klímu.

Posúdenie vplyvu sa pri zohľadnení uvedených obmedzení zameralo na tri možnosti politiky:

Možnosť 1 – Základný scenár

V tejto možnosti sa opisuje, čo by sa stalo, keby neboli prijaté žiadne opatrenia.

Možnosť 2 – Zefektívnenie

V rámci tohto scenára sa posudzovali rôzne možnosti zosúladenia, a to z hľadiska rozsahu pôsobnosti, vymedzenia pojmov, parametrov monitorovania, plánov a vzorových formulárov monitorovania, overovania a transparentnosti.

Možnosť 3 – Vysoká konvergencia

¹⁰ <http://www.imo.org/en/OurWork/Environment/PollutionPrevention/AirPollution/Documents/Third%20Greenhouse%20Gas%20Study/GHG3%20Executive%20Summary%20and%20Report.pdf>.

¹¹ <http://ec.europa.eu/transparency/regdoc/?fuseaction=ia>.

V rámci tejto možnosti by sa zmenilo nariadenie EÚ MNO s cieľom harmonizovať všetky jeho technické aspekty s globálnym systémom zberu údajov IMO, s rizikom oslabenia predpokladaného vplyvu nariadenia na trh.

Porovnanie troch možností politiky viedlo k týmto záverom:

Primerané zosúladenie vymedzenia pojmov, parametrov monitorovania a plánov a vzorových formulárov monitorovania prispieva ku zníženiu administratívneho zaťaženia lodných spoločností a vnútroštátnych orgánov a uľahčuje plnenie povinností týkajúcich sa nahlasovania v rámci dvoch systémov.

Zároveň nedochádza k ohrozeniu cieľov platného nariadenia EÚ MNO, ani jeho predpokladaného kladného vplyvu.

Naopak zosúladenie takých aspektov, akými sú rozsah pôsobnosti, overovanie a transparentnosť, by sa veľmi nepriaznivo dotklo cieľov stanovených v nariadení EÚ MNO, zároveň by však nemuselo prispieť k významnému zníženiu administratívneho zaťaženia. V prípade zosúladenia v oblasti transparentnosti by sa stratila výhoda dostupnosti údajov o energetickej efektívnosti na úrovni lodí, ktoré by podnecovali prijímanie opatrení v oblasti efektívnosti. Zosúladenie požiadaviek na overovanie by znamenalo vzdať sa homogénneho a nezávislého systému overovania treťou stranou. Zosúladenie v oblasti rozsahu pôsobnosti by napokon spôsobilo neúplnosť informácií o emisiách v súvislosti s EHP.

Uprednostňuje sa teda možnosť 2 (Zefektívnenie) a navrhuje sa náležité zosúladenie takých prvkov, ako sú parametre monitorovania a plány a vzorové formuláre monitorovania.

- **Regulačná vhodnosť a zjednodušenie**

Navrhovaný prístup na účely zefektívnenia by znížil zaťaženie pri dosahovaní súladu v porovnaní s vývojom za nezmenených okolností. Ako je vysvetlené vyššie, tento scenár by prispel k zníženiu administratívneho zaťaženia lodných spoločností a uľahčil plnenie povinností týkajúcich sa nahlasovania v rámci dvoch systémov monitorovania, nahlasovania a overovania. V tejto súvislosti sa predpokladá, že navrhované preskúmanie nariadenia EÚ MNO uspokojí potrebu využitia Programu regulačnej vhodnosti a efektívnosti (REFIT), ktorý si vyžaduje preskúmanie potenciálu zjednodušenia a zefektívnenia právnych predpisov EÚ.

- **Základné práva**

Tento návrh rešpektuje základné práva a dodržiava zásady uznané predovšetkým v Charte základných práv Európskej únie. Prispieva najmä k dosahovaniu vysokej miery ochrany životného prostredia v súlade so zásadou udržateľného rozvoja stanovenou v článku 37 Charty základných práv Európskej únie.

4. VPLYV NA ROZPOČET

Návrh nemá žiadny vplyv na rozpočet Únie.

5. ĎALŠIE PRVKY, KTORÉ SA MAJÚ VYPRACOVAŤ

- **Podrobné vysvetlenie konkrétnych ustanovení návrhu**

Komisia reagovala na pokrok, ktorý dosiahol Výbor pre ochranu morského prostredia (MEPC) na zasadnutiach v októbri 2016 a v júli 2017, na ktorých prijal príslušné usmernenia pre globálny systém zberu údajov IMO, a vypracovala analýzu podľa článku 22 nariadenia EÚ MNO.

Cieľom tohto návrhu je znížiť administratívne zaťaženie lodí vykonávajúcich činnosti námornej dopravy, na ktoré sa vzťahuje nariadenie EÚ MNO, ako aj globálny systém zberu údajov IMO, a zároveň zachovať špecifické ciele opatrení EÚ v tejto oblasti.

Preto sa navrhuje uskutočnenie týchto zmien:

1. Vo vymedzeniach pojmov „spoločnosť“ a „obdobie nahlasovania“, ako aj pri prideliť povinností týkajúcich sa monitorovania a nahlasovania v prípade „zmien spoločností“ treba zohľadniť paralelné ustanovenia globálneho systému zberu údajov IMO. Tým sa zabezpečí, že tie isté právnické subjekty budú podľa podobne vypočítaných období nahlasovania monitorovať a nahlasovať údaje týkajúce sa ich lodí, ktoré vykonávajú činnosť v oblasti námornej dopravy v súvislosti s EHP podľa nariadenia EÚ MNO, ako aj podľa globálneho systému zberu údajov IMO. Na tento účel sa zmení článok 3 a článok 11 ods. 2 nariadenia EÚ MNO.
2. Mali by sa zohľadniť ustanovenia globálneho systému zberu údajov IMO o údajoch, ktoré treba každoročne monitorovať a nahlasovať s cieľom zabezpečiť zber efektívnych údajov o činnostiach lodí, na ktoré sa vzťahujú oba systémy. Na tento účel by sa mala vymedziť a nahlasovať ako záväzný parameter „nosnosť“, zatiaľ čo „prepravovaný náklad“ sa zachová ako dobrovoľný parameter monitorovania pre tie spoločnosti, ktoré sú ochotné vypočítať priemernú energetickú efektívnosť svojich lodí na základe prepravovaného nákladu. Súčasný parameter lodnej dopravy v EÚ „čas na mori“ by sa mal nahradiť definíciou „počet hodín plavby“ podľa globálneho systému zberu údajov IMO. Napokon výpočet „precestovanej vzdialenosti“ by mal vychádzať z možností uvedených v rámci príslušných usmernení globálneho systému zberu údajov IMO. Na tento účel sa zmení článok 6 ods. 3, článok 9 ods. 1, článok 10, článok 11 ods. 3, článok 21 ods. 2 a časť A bod 1 prílohy II k nariadeniu EÚ MNO.
3. Mal by sa zefektívniť minimálny obsah plánov monitorovania s cieľom zohľadniť Usmernenia IMO pre vypracovanie plánu riadenia energetickej efektívnosti v oblasti námornej dopravy (SEEMP), s výnimkou ustanovení potrebných na zaručenie toho, aby sa podľa nariadenia EÚ MNO monitorovali a nahlasovali iba údaje súvisiace s EÚ. Na tento účel sa zmení článok 6 ods. 3 nariadenia.

Na druhej strane by sa mali zachovať niektoré relevantné ustanovenia nariadenia EÚ MNO. Ide o tieto ustanovenia:

1. Mal by sa zachovať rozsah pôsobnosti, pokiaľ ide o lode a činnosti, na ktoré sa vzťahuje nariadenie EÚ MNO (čo znamená zahrnutie väčšiny lodí s hrubou priestornosťou väčšou ako 5 000 ton, ktoré sa zastavujú v prístavoch EÚ na účely námornej dopravy). Požiadavky monitorovania a nahlasovania sa naďalej nebudú vzťahovať na činnosti lodí, ktoré sa nepovažujú za námornú dopravu, ako je napríklad bagrovanie pod vodou, kladenie potrubí alebo inštalácia zariadení na mori.
2. Samostatne by sa tiež mali monitorovať a nahlasovať emisie CO₂ z lodí v prístavoch Únie s cieľom podnietiť zavádzanie dostupných opatrení na zníženie emisií CO₂ v prístavoch EÚ a zvýšiť informovanosť o emisiách z lodnej dopravy. Mali by sa tiež

monitorovať a nahlasovať údaje o plavbách v rámci jednotlivých členských štátov EÚ, aby orgány členských štátov získali spoľahlivé a porovnateľné údaje o emisiách z lodnej dopravy na príslušnom území. Mali by sa zachovať platné ustanovenia o monitorovaní, nahlasovaní a overovaní týkajúce sa overovania údajov akreditovanými tretími stranami v záujme zachovania cieľa EÚ poskytovať spoľahlivé informácie porovnateľné v čase pre ďalšie rozhodovanie na úrovni EÚ alebo na celosvetovej úrovni.

3. Mali by sa tiež ponechať ustanovenia nariadenia EÚ MNO týkajúce sa uverejňovania údajov o emisiách CO₂ a energetickej efektívnosti jednotlivých lodí s cieľom pomôcť odstrániť prekážky trhu, ktoré bránia zavádzaniu energeticky efektívnejších technológií a efektívnejšiemu správaniu v tomto sektore.

Návrh

NARIADENIE EURÓPSKEHO PARLAMENTU A RADY,

ktorým sa mení nariadenie (EÚ) 2015/757 s cieľom náležite zohľadniť globálny systém zberu údajov o spotrebe lodného paliva

(Text s významom pre EHP)

EURÓPSKY PARLAMENT A RADA EURÓPSKEJ ÚNIE,

so zreteľom na Zmluvu o fungovaní Európskej únie, a najmä na jej článok 192 ods. 1,

so zreteľom na návrh Európskej komisie,

po postúpení návrhu legislatívneho aktu národným parlamentom,

so zreteľom na stanovisko Európskeho hospodárskeho a sociálneho výboru¹²,

so zreteľom na stanovisko Výboru regiónov¹³,

konajúc v súlade s riadnym legislatívnym postupom¹⁴,

keďže:

- (1) Námorná doprava má vplyv na globálnu klímu v dôsledku emisií oxidu uhličitého (CO₂) z lodnej dopravy. V roku 2015 dosiahol jej podiel na celkových emisiách skleníkových plynov Únie z dopravy 13 %¹⁵. Medzinárodná námorná lodná doprava zostáva jediným druhom dopravy, na ktorý sa nevzťahuje záväzok Únie znížiť emisie skleníkových plynov.
- (2) V súlade so záväzkom spoluzákonodarcov vyjadreným v nariadení Európskeho parlamentu a Rady (EÚ) 2018/842¹⁶ a smernici Európskeho parlamentu a Rady (EÚ) 2018/410¹⁷ by k zníženiu emisií skleníkových plynov mali prispievať všetky sektory hospodárstva.
- (3) Uznesenie Európskeho parlamentu z februára 2014 o rámci pre politiku v oblasti zmeny klímy a energetickú politiku do roku 2030 obsahuje výzvu, aby Komisia

¹² Ú. v. EÚ C [...], [...], s. [...].

¹³ XXX.

¹⁴ XXX.

¹⁵ <https://www.eea.europa.eu/data-and-maps/indicators/transport-emissions-of-greenhouse-gases/transport-emissions-of-greenhouse-gases-10>.

¹⁶ Nariadenie Európskeho parlamentu a Rady (EÚ) 2018/842 z 30. mája 2018 o záväznom ročnom znižovaní emisií skleníkových plynov členskými štátmi v rokoch 2021 až 2030, ktorým sa prispieva k opatreniam v oblasti klímy zameraným na splnenie záväzkov podľa Parížskej dohody, a o zmene nariadenia (EÚ) č. 525/2013 (Ú. v. EÚ L 156, 19.6.2018, s. 26).

¹⁷ Smernica Európskeho parlamentu a Rady (EÚ) 2018/410 zo 14. marca 2018, ktorou sa mení smernica 2003/87/ES s cieľom zlepšiť nákladovo efektívne znižovanie emisií a investície do nízkouhlíkových technológií a rozhodnutie (EÚ) 2015/1814 (Ú. v. EÚ L 76, 19.3.2018, s. 3).

a členské štáty stanovili záväzný cieľ EÚ znížiť do roku 2030 emisie skleníkových plynov aspoň o 40 % v porovnaní s úrovňami z roku 1990. Európsky parlament tiež uviedol, že ak sa EÚ má spravodlivým dielom podieľať na celosvetovom úsilí o zníženie emisií skleníkových plynov, k tomuto znižovaniu musia prispieť všetky sektory hospodárstva.

- (4) Európska rada vo svojich záveroch z 24. októbra 2014 schválila záväzný cieľ EÚ znížiť do roku 2030 svoje emisie skleníkových plynov aspoň o 40 % v porovnaní s rokom 1990. Európska rada tiež uviedla, že je dôležité znížiť emisie skleníkových plynov a riziká súvisiace so závislosťou od fosílnych palív v sektore dopravy a vyzvala Komisiu, aby ďalej skúmala nástroje a opatrenia v záujme dosiahnutia komplexného a technologicky neutrálneho prístupu vrátane presadzovania znižovania emisií, obnoviteľných zdrojov energie a energetickej efektívnosti v doprave.
- (5) Európska komisia v nadväznosti na Bielu knihu Únie o doprave¹⁸ z roku 2011 prijala v roku 2013 stratégiu postupného začleňovania námorných emisií do politiky Únie v oblasti znižovania emisií skleníkových plynov¹⁹.
- (6) Európsky parlament a Rada prijali v apríli 2015 nariadenie (EÚ) 2015/757 o monitorovaní, nahlasovaní a overovaní emisií oxidu uhličitého z námornej dopravy²⁰ (ďalej „nariadenie EÚ MNO“), ktoré bolo v roku 2016 doplnené dvomi delegovanými²¹ a dvomi vykonávacími nariadeniami²². Cieľom nariadenia EÚ MNO je zbierať údaje o emisiách z lodnej dopravy na účely ďalšej tvorby politik a podnecovania znižovania emisií, a to poskytovaním informácií o efektívnosti lodí relevantným trhom. Nariadením EÚ MNO sa spoločnostiam ukladá povinnosť každoročne monitorovať, nahlasovať a overovať spotrebu paliva, emisie CO₂ a energetickú efektívnosť lodí na plavbách do a z prístavov v Európskom hospodárskom priestore (EHP). Táto povinnosť platí od roku 2018. Vztahuje sa aj na emisie CO₂ v prístavoch EHP. Prvé správy o emisiách majú byť predložené do 30. apríla 2019.
- (7) V článku 22 nariadenia EÚ MNO sa uvádza, že Komisia v prípade, že sa dosiahne medzinárodná dohoda o globálnom systéme monitorovania, nahlasovania a overovania

¹⁸ https://ec.europa.eu/transport/sites/transport/files/themes/strategies/doc/2011_white_paper/white-paper-illustrated-brochure_en.pdf.

¹⁹ COM(2013) 479.

²⁰ Nariadenie Európskeho parlamentu a Rady (EÚ) 2015/757 z 29. apríla 2015 o monitorovaní, nahlasovaní a overovaní emisií oxidu uhličitého z námornej dopravy a o zmene smernice 2009/16/ES (Ú. v. EÚ L 123, 19.5.2015, s. 55).

²¹ Delegované nariadenie Komisie (EÚ) 2016/2072 o overovacích činnostiach a akreditácii overovateľov podľa nariadenia Európskeho parlamentu a Rady (EÚ) 2015/757 o monitorovaní, nahlasovaní a overovaní emisií oxidu uhličitého z námornej dopravy (Ú. v. EÚ L 320, 26.11.2016, s. 5); Delegované nariadenie Komisie (EÚ) 2016/2071 z 22. septembra 2016, ktorým sa mení nariadenie Európskeho parlamentu a Rady (EÚ) 2015/757, pokiaľ ide o metódy monitorovania emisií oxidu uhličitého a pravidlá monitorovania ostatných relevantných informácií (Ú. v. EÚ L 320, 26.11.2016, s. 1).

²² Vykonávacie nariadenie Komisie (EÚ) 2016/1927 zo 4. novembra 2016 o vzorových formulároch plánov monitorovania, správ o emisiách a dokumentov o zhode podľa nariadenia Európskeho parlamentu a Rady (EÚ) 2015/757 o monitorovaní, nahlasovaní a overovaní emisií oxidu uhličitého z námornej dopravy (Ú. v. EÚ L 299, 5.11.2016, s. 1 – 21) a vykonávacie nariadenie Komisie (EÚ) 2016/1928 zo 4. novembra 2016 o určení prepravovaného nákladu pre iné kategórie lodí, ako sú osobné lode, lode ro-ro a kontajnerové lode podľa nariadenia Európskeho parlamentu a Rady (EÚ) 2015/757 o monitorovaní, nahlasovaní a overovaní emisií oxidu uhličitého z námornej dopravy (Ú. v. EÚ L 299, 5.11.2016, s. 22 – 25).

systemu emisií skleníkových plynov, preskúma toto nariadenie a v prípade potreby navrhne zmeny s cieľom zabezpečiť súlad s uvedenou medzinárodnou dohodou.

- (8) V rámci Parížskej dohody, ktorá bola prijatá v decembri 2015 na 21. Konferencii zmluvných strán Rámcového dohovoru Organizácie Spojených národov o zmene klímy (UNFCCC)²³, Únia a jej členské štáty stanovili cieľ zníženia emisií v celom hospodárstve. Úsilie o obmedzenie emisií z medzinárodnej námornej dopravy sa v súčasnosti realizuje prostredníctvom Medzinárodnej námornej organizácie (IMO) a malo by sa podporovať. Organizácia IMO prijala²⁴ v októbri 2016 systém zberu údajov o spotrebe lodného paliva („globálny systém zberu údajov IMO“).
- (9) Vzhľadom na súbežnú existenciu dvoch systémov monitorovania, nahlasovania a overovania Komisia podľa článku 22 nariadenia EÚ MNO posúdila spôsob zosúladenia oboch systémov v záujme zníženia administratívneho zaťaženia lodí a zachovania cieľov nariadenia EÚ MNO.
- (10) V posúdení vplyvu sa uvádzalo, že čiastočné zosúladenie dvoch systémov monitorovania, nahlasovania a overovania by mohlo prispieť k zníženiu administratívneho zaťaženia lodných spoločností a zároveň zachovať ciele nariadenia EÚ MNO. Čiastočné zosúladenie by sa však nemalo týkať úprav spravovania, rozsahu pôsobnosti, overovania, transparentnosti ani požiadaviek na nahlasovanie emisií CO₂ stanovených v nariadení EÚ MNO, keďže takéto úpravy by viedli k výraznému oslabeniu cieľov a ovplyvnili by schopnosť poskytovať informácie pre budúce rozhodnutia o tvorbe politiky a podnecovať uplatňovanie opatrení a správania súvisiacich s energeticky efektívnou lodnou dopravou. Prípadné zmeny nariadenia EÚ MNO by preto mali obmedziť zosúladenie s globálnym systémom zberu údajov IMO na vymedzenie pojmov, parametre monitorovania, plány a vzorové formuláre monitorovania.
- (11) Zmeny nariadenia EÚ MNO by mali zaručiť, že rovnaké právne subjekty budú zodpovedné za monitorovanie počas podobne vypočítaných období nahlasovania, pokiaľ sa na činnosť lodí vzťahujú oba systémy. Mali by sa teda zmeniť vymedzenia pojmov spoločnosť a obdobie nahlasovania vrátane nahlasovania v prípade zmeny spoločností s cieľom zohľadniť ustanovenia IMO.
- (12) Mali by sa zohľadniť ustanovenia globálneho systému zberu údajov IMO o údajoch, ktoré treba každoročne monitorovať a nahlasovať s cieľom zabezpečiť zber efektívnych údajov o činnostiach lodí, na ktoré sa vzťahujú oba systémy. Na tento účel by sa mal nahlasovať parameter „nosnosť“ a nahlasovanie parametra „prepravovaný náklad“ by malo zostať dobrovoľné. Parameter „čas na mori“ by mal byť nahradený definíciou „počet hodín plavby“ podľa globálneho systému zberu údajov IMO. Výpočet „precestovanej vzdialenosti“ by mal vychádzať z globálneho systému zberu údajov IMO²⁵ s cieľom znížiť administratívne zaťaženie.
- (13) Mal by sa zefektívniť obsah plánov monitorovania s cieľom zohľadniť globálny systém zberu údajov IMO okrem tých častí plánu, ktoré sú nutné na zabezpečenie toho, aby sa podľa nariadenia EÚ MNO monitorovali a nahlasovali iba údaje súvisiace s EÚ. Preto by všetky ustanovenia „*per voyage*“ mali zostať súčasťou plánu monitorovania.

²³ Parížska dohoda (Ú. v. EÚ L 282, 19.10.2016, s. 4 – 18).

²⁴ Uznesenie IMO MEPC.278(70), ktorým sa mení príloha VI k dohovoru MARPOL.

²⁵ Uznesenie IMO MEPC 282(70).

- (14) Je nutné odložiť dátum uplatňovania s cieľom zabezpečiť konzistentné vykonávanie prebiehajúceho monitorovania, nahlasovania a overovania pre dané obdobie nahlasovania.
- (15) Cieľom nariadenia (EÚ) 2015/757 je monitorovať, nahlasovať a overovať emisie CO₂ z lodí, ktoré sa zastavujú v prístavoch EHP, ako prvý krok v rámci postupného znižovania emisií skleníkových plynov. Nedá sa to uspokojivo dosiahnuť na úrovni členských štátov, ale z dôvodu rozsahu a účinkov skôr na úrovni Únie. Mal by sa zohľadniť globálny systém zberu údajov IMO a týmto nariadením sa zaručuje kontinuita, pokiaľ ide o porovnateľnosť a spoľahlivosť zozbieraných údajov na základe jednotného súboru požiadaviek. Únia môže prijať opatrenia v súlade so zásadou subsidiarity podľa článku 5 Zmluvy o Európskej únii. V súlade so zásadou proporcionality podľa uvedeného článku toto nariadenie neprekračuje rámec opatrení nevyhnutných na dosiahnutie uvedeného cieľa.
- (16) Nariadenie (EÚ) 2015/757 by sa preto malo zodpovedajúcim spôsobom zmeniť,
- PRIJALI TOTO NARIADENIE:

Článok 1

1. Článok 3 sa mení takto:

a) písmeno d) sa nahrádza takto:

„d) „spoločnosť“ je majiteľ lode alebo akákoľvek iná organizácia alebo osoba, ako je napríklad manažér alebo prenajímateľ lode bez posádky, ktorá od majiteľa lode prevzala zodpovednosť za jej prevádzku a súhlasila s tým, že prevezme všetky záväzky a povinnosti vyplývajúce z nariadenia Európskeho parlamentu a Rady (ES) č. 336/2006;“;

b) písmeno m) sa nahrádza takto:

„m) „obdobie nahlasovania“ je obdobie od 1. januára do 31. decembra vrátane. Ak sa plavba začne a skončí v dvoch rôznych kalendárnych rokoch, príslušné údaje sa započítavajú do dotknutého kalendárneho roku;“;

c) pridáva sa nové písmeno p):

„p) „nosnosť“ je rozdiel v tonách medzi výtlakom lode vo vode so špecifickou objemovou hmotnosťou 1 025 kg/m³ pri ponore naloženého plavidla v lete a vlastnou hmotnosťou lode. Ponor naloženého plavidla v lete by sa mal uvádzať ako maximálny letný ponor podľa osvedčenia v príručke stability, ktorú schválila verejná správa alebo organizácia uznaná verejnou správou.“.

2. Článok 6 sa mení takto:

a) odsek 3 sa mení takto:

i) písmená a), b) a c) sa nahrádzajú takto:

„a) údaje o lodi vrátane jej názvu, jej identifikačného čísla podľa IMO, typu lode a názvu spoločnosti;“;

„b) opis motorov lode a ďalších zariadení, ktoré spotrebúvajú lodné palivo, a typy lodného paliva;“;

- „c) emisné faktory;“;
 - ii) písmeno d) sa vypúšťa;
 - iii) písmeno g) sa vypúšťa;
 - iv) v písmene h) sa bod iii) nahrádza takto:
 - „iii) postupov, zodpovedností, vzorcov a zdrojov údajov na určovanie a zaznamenávanie počtu hodín plavby;“;
 - v) písmeno i) sa nahrádza takto:
 - „i) kvality údajov vrátane postupov na identifikáciu a riešenie nedostatkov v údajoch;“.
- 3. V článku 9 sa odsek 1 mení takto:
 - a) písmená e) a f) sa nahrádzajú takto:
 - „e) počet hodín plavby;“;
 - „f) prepravovaný náklad (dobrovoľný údaj);“.
- 4. Článok 10 sa mení takto:
 - a) písmeno h) sa nahrádza takto:
 - „h) celkový počet hodín plavby;“.
- 5. Článok 11 sa mení takto:
 - a) odsek 2 sa nahrádza takto:
 - „2. Ak dôjde k zmene spoločnosti, predchádzajúca spoločnosť zašle Komisii a orgánom štátu, pod ktorého vlajkou sa loď plaví, čo najbližšie ku dňu dokončenia zmeny, nie však neskôr ako tri mesiace po takomto dni, správu, ktorá obsahuje rovnaké časti ako správa o emisiách, je však obmedzená na obdobie zodpovedajúce činnostiam vykonávaným v rámci jej zodpovednosti.“;
 - b) do odseku 3 písmena a) sa pridáva nový bod xi):
 - „xi) nosnosť lode;“.
- 6. V článku 21 ods. 2 sa písmeno g) nahrádza takto:
 - „g) celkový počet hodín plavby za rok“.
- 7. Príloha II sa mení v súlade s prílohou k tomuto nariadeniu.

Článok 2

Toto nariadenie nadobúda účinnosť dvadsiatym dňom po jeho uverejnení v *Úradnom vestníku Európskej únie*.

Uplatňuje sa od 1. januára nasledujúceho po roku nadobudnutia účinnosti tohto aktu. Toto nariadenie je záväzné v celom rozsahu a priamo uplatniteľné vo všetkých členských štátoch.

V Bruseli

Za Európsky parlament

predseda

Za Radu

predseda