

Brusel 6. února 2019
(OR. en)

6117/19

**Interinstitucionální spis:
2019/0017(COD)**

**CLIMA 40
ENV 111
MAR 25
MI 115
ONU 8
CODEC 310
IA 38**

NÁVRH

Odesílatel:	Jordi AYET PUIGARNAU, ředitel, za generálního tajemníka Evropské komise
Datum přijetí:	4. února 2019
Příjemce:	Jeppe TRANHOLM-MIKKELSEN, generální tajemník Rady Evropské unie
Č. dok. Komise:	COM(2019) 38 final
Předmět:	Návrh NAŘÍZENÍ EVROPSKÉHO PARLAMENTU A RADY, kterým se mění nařízení (EU) 2015/757 za účelem náležitého zohlednění celosvětového systému shromažďování údajů o spotřebě topných olejů u lodí

Delegace naleznou v příloze dokument COM(2019) 38 final.

Příloha: COM(2019) 38 final



EVROPSKÁ
KOMISE

V Bruselu dne 4.2.2019
COM(2019) 38 final

2019/0017 (COD)

Návrh

NAŘÍZENÍ EVROPSKÉHO PARLAMENTU A RADY,

**kterým se mění nařízení (EU) 2015/757 za účelem náležitého zohlednění celosvětového
systému shromažďování údajů o spotřebě topných olejů u lodí**

(Text s významem pro EHP)

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

DŮVODOVÁ ZPRÁVA

1. SOUVISLOSTI NÁVRHU

• Odůvodnění a cíle návrhu

Změna klimatu je závažný problém, který je potřeba naléhavě řešit. Cílem Pařížské dohody je proto omezit celosvětové zvýšení teploty dosti výrazně pod 2 °C oproti úrovni před průmyslovou revolucí a vyvinout úsilí s cílem omezit růst teploty na 1,5 °C na základě výrazného snižování emisí skleníkových plynů ve všech zemích.

V důsledku značné spotřeby fosilních paliv vypouštějí celosvětové činnosti v oblasti lodní dopravy značné množství emisí skleníkových plynů a přispívají ke změně klimatu. Odhaduje se, že emise skleníkových plynů z mezinárodní námořní dopravy činí 2–3 procenta celkových emisí skleníkových plynů v celosvětovém měřítku. To je více než emise kteréhokoli ze států EU. Kdyby bylo odvětví lodní dopravy státem, v emisích by zaujímalo šesté místo na světě. Stejně významný je dopad tohoto odvětví na úrovni EU: v roce 2015 se na celkových emisích skleníkových plynů z odvětví dopravy v EU podílelo 13 %¹. Námořní doprava je však jediným odvětvím, kterého se výslovně netýká cíl EU v oblasti snižování emisí ani konkrétní zmírňující opatření.

Objem námořního obchodu v budoucnu pravděpodobně poroste, což povede k výraznému zvýšení s tím spojených emisí skleníkových plynů, pokud nebudou urychleně zavedena zmírňující opatření. Podle studie² Mezinárodní námořní organizace (IMO) by v závislosti na budoucím vývoji hospodářství a energetiky mohly emise z celosvětové lodní dopravy do roku 2050 vzrůst o 50 % až 250 %. Na úrovni EU emise CO₂ z námořní dopravy vzrostly v letech 1990 až 2008 o 48 % a předpokládá se, že navzdory přijetí minimálních standardů pro účinnost lodí pro nové lodě IMO v roce 2011³ se do roku 2050 zvýší o 86 % nad úroveň z roku 1990. Nebude-li se pro řešení těchto emisí nic dělat, ohrozí to cíle Pařížské dohody a úsilí vyvíjené jinými odvětvími.

Po zveřejnění bílé knihy o dopravě v roce 2011 přijala EU v roce 2013 strategii pro postupné začlenění emisí z námořní dopravy do politiky EU pro snižování emisí skleníkových plynů⁴. Jako první krok Evropský parlament a Rada přijaly v dubnu 2015 nařízení (EU) 2015/757⁵ o monitorování, vykazování a ověřování emisí oxidu uhličitého z námořní dopravy (dále jen „nařízení o monitorování, vykazování a ověřování“), což bylo v roce 2016 završeno přijetím dvou nařízení v přenesené pravomoci⁶ a dvou prováděcích nařízení⁷. Cílem nařízení o monitorování, vykazování a ověřování bylo:

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 Usnesení IMO MEPC.203(62).

⁴ COM(2013) 479.

⁵ Nařízení Evropského parlamentu a Rady (EU) 2015/757 ze dne 29. dubna 2015 o monitorování, vykazování a ověřování emisí oxidu uhličitého z námořní dopravy a o změně směrnice 2009/16/ES (Úř. věst. L 123, 19.5.2015, s. 55).

⁶ Nařízení Komise v přenesené pravomoci (EU) 2016/2072 o ověřovacích činnostech a akreditaci ověřovatelů podle nařízení Evropského parlamentu a Rady (EU) 2015/757 (Úř. věst. L 320, 26.11.2016, s. 5) a nařízení Komise v přenesené pravomoci (EU) 2016/2071 ze dne 22. září 2016, kterým se mění

- shromažďovat spolehlivé a ověřené údaje o emisích CO₂ u všech lodí (o hrubé prostornosti přesahující 5 000 rejstříkových tun) vplouvajících do přístavů Evropského hospodářského prostoru (EHP), včetně emisí CO₂ z těchto lodí v přístavech;
- poskytovat spolehlivé informace na podporu budoucích politických rozhodnutí a na podporu provádění politických nástrojů a umožnit plnění mezinárodních cílů nebo opatření (např. týkajících se energetické účinnosti);
- zajistit nezbytnou transparentnost údajů s cílem podpořit zavádění nových technologií a provozních opatření, a učinit tak lodě ekologičtějšími.

Podle nařízení o monitorování, vykazování a ověřování musí společnosti provozující lodní dopravu vykazovat své roční emise CO₂ a další příslušné informace vyplývající z plaveb jejich lodí do přístavů EHP, z přístavů EHP a v přístavech EHP. Tato povinnost pro společnosti provozující lodní dopravu začala v roce 2017 vypracováním a předkládáním plánů monitorování akreditovaným ověřovatelům. Monitorování spotřeby paliv, emisí CO₂ a energetické účinnosti začalo v roce 2018 a první výkazy emisí mají být předloženy v dubnu 2019.

V roce 2016, po vstupu Pařížské dohody v platnost a po přijetí nařízení o monitorování, vykazování a ověřování přijal Výbor pro ochranu mořského prostředí (MEPC) IMO změny úmluvy MARPOL, jež zavedly právní rámec pro celosvětový systém shromažďování údajů o spotřebě topného oleje u lodí (dále jen „celosvětový systém shromažďování údajů IMO“). Podrobnosti o celosvětovém systému shromažďování údajů IMO a podmínky jeho provádění byly stanoveny později prostřednictvím „pokynů“, jež přijal výbor MEPC na svém 70. zasedání v říjnu 2016 a 71. zasedání v červenci 2017. Podle celosvětového systému pro shromažďování údajů IMO začnou povinnosti monitorování platit v roce 2019 a vykazování v roce 2020.

V důsledku toho budou muset lodě provádějící činnosti námořní dopravy související s EHP od ledna 2019 splňovat požadavky na monitorování a vykazování v souladu s nařízením o monitorování, vykazování a ověřování i celosvětovým systémem shromažďování údajů IMO.

Nařízení o monitorování, vykazování a ověřování předpokládalo současnou existenci těchto dvou systémů monitorování, vykazování a ověřování na úrovni EU a na celosvětové úrovni. Článek 22 uvedeného nařízení stanoví: „*Bude-li dosaženo mezinárodní dohody o globálním systému pro monitorování, vykazování a ověřování emisí skleníkových plynů (...), Komise toto nařízení přezkoumá a případně navrhne jeho změny s cílem zajistit soulad s takovou mezinárodní dohodou.*“

⁷ nařízení Evropského parlamentu a Rady (EU) 2015/757, pokud jde o metody monitorování emisí oxidu uhličitého a pravidla pro monitorování dalších příslušných informací (Úř. věst. L 320, 26.11.2016, s. 1). Prováděcí nařízení Komise (EU) 2016/1927 ze dne 4. listopadu 2016 o šablonách pro plány monitorování, výkazy emisí a dokumenty o souladu podle nařízení Evropského parlamentu a Rady (EU) 2015/757 o monitorování, vykazování a ověřování emisí oxidu uhličitého z námořní dopravy (Úř. věst. L 299, 5.11.2016, s. 1) a prováděcí nařízení Komise (EU) 2016/1928 ze dne 4. listopadu 2016 o určování přepravovaného nákladu pro jiné kategorie lodí, než jsou osobní lodě, lodě typu ro-ro a kontejnerové lodě, podle nařízení Evropského parlamentu a Rady (EU) 2015/757 o monitorování, vykazování a ověřování emisí oxidu uhličitého z námořní dopravy (Úř. věst. L 299, 5.11.2016, s. 22).

Hlavním cílem tohoto návrhu je proto změnit nařízení o monitorování, vykazování a ověřování s cílem náležitě zohlednit nový celosvětový systém shromažďování údajů IMO, což umožní pokud možno racionalizovat a snížit administrativní úsilí pro společnosti a správy a zároveň zachovat cíle nařízení o monitorování, vykazování a ověřování.

- **Soulad s platnými předpisy v této oblasti politiky**

Navrhované změny v nařízení o monitorování, vykazování a ověřování jsou v souladu se stávajícími ustanoveními politiky v této oblasti, jelikož neohrožují hlavní cíle, jež sleduje systém monitorování, vykazování a ověřování v EU, a obecněji jsou v souladu s politikou EU v oblasti klimatu. Cílem návrhu je zejména udržet plánovaný kladný dopad nařízení o monitorování, vykazování a ověřování, pokud jde o shromažďování spolehlivých a ověřených údajů, zajišťování informací pro budoucí politická rozhodnutí a podporu zavádění opatření týkajících se energetické účinnosti a chování v oblasti lodní dopravy.

Tento návrh dále vychází z přístupu stanoveného v jiných politikách EU zaměřených na snižování emisí, kde monitorování, vykazování a ověřování emisí skleníkových plynů plní zásadní úlohu pro zajištění účinného provádění politik EU v oblasti klimatu, jako je systém obchodování s povolenkami na emise skleníkových plynů. Návrh je ve shodě s ustanoveními o transparentnosti v rámci systému EU ETS, včetně ověřování třetími stranami.

- **Soulad s ostatními politikami Unie**

V březnu 2015 EU předložila podle Rámcové úmluvy OSN o změně klimatu (UNFCCC) vnitrostátně stanovený příspěvek EU a jejích členských států, v němž se zavázala k závaznému cíli, jímž je snížit do roku 2030 domácí emise skleníkových plynů v celém hospodářství alespoň o 40 % v porovnání s úrovní v roce 1990, v souladu s rámcem politiky v oblasti klimatu a energetiky do roku 2030, který schválila Evropská rada v říjnu 2014 a jenž byl poté přijat do práva⁸. K přechodu na nízkouhlíkové hospodářství a plnění Pařížské dohody musí přispívat všechna odvětví.

Návrh je v souladu se strategií pro nízkoemisní mobilitu, jež se zabývá opatřeními k dalšímu snižování emisí skleníkových plynů v dopravě, která jsou součástí obecného úsilí EU o dekarbonizaci, ke které se EU zavázala, a to i s ohledem na program Horizont 2030⁹.

Díky tomu, že zajišťuje spolehlivé informace o emisích CO₂ z jednotlivých lodí, je nařízení o monitorování, vykazování a ověřování klíčové pro usnadnění budoucích rozhodnutí na úrovni Unie a řízení možných budoucích politik v oblasti změny klimatu v tomto odvětví. Návrh tuto klíčovou zásadu zabezpečuje. Nařízení o monitorování, vykazování a ověřování jako nástroj stávající politiky EU je prvním krokem správným směrem, který může posloužit jako základ pro další rozvoj politiky.

Návrh je také v souladu se zásadou energetické Unie „energetická účinnost v první řadě“, jelikož by měla podpořit provádění opatření energetické účinnosti v odvětví lodní dopravy.

2. PRÁVNÍ ZÁKLAD, SUBSIDIARITA A PROPORCIONALITA

- **Právní základ**

⁸ Směrnice (EU) 2018/410, nařízení (EU) 2018/842 a nařízení (EU) 2018/841 o využívání půdy.

⁹ COM(2016) 501.

Články 191 až 193 Smlouvy o fungování Evropské unie (SFEU) potvrzují a upřesňují pravomoci EU v oblasti změny klimatu. Právním základem tohoto návrhu je článek 192 Smlouvy o fungování EU.

- **Subsidiarita (v případě nevýlučné pravomoci)**

V souladu se zásadou subsidiarity stanovenou v článku 5 Smlouvy o Evropské unii může být cílů tohoto návrhu dosaženo pouze prostřednictvím návrhu Komise na úrovni EU, jelikož návrh má v úmyslu změnit platné právní předpisy EU.

Shromažďování údajů o emisích a energetické účinnosti lodí a jejich zveřejňování na úrovni EU má tu výhodu, že výsledky jsou plně srovnatelné na základě jediného souboru požadavků, což lépe přispívá k odstraňování překážek na trhu vyplývajících z nedostatku informací.

- **Proporcionalita**

Návrh je v souladu se zásadou proporcionality, protože nepřekračuje rámec toho, co je nezbytné pro dosažení cílů nařízení EU o monitorování, vykazování a ověřování, přičemž zároveň zajišťuje řádné fungování vnitřního trhu a konkurenceschopnost evropského odvětví lodní dopravy.

- **Volba nástroje**

Tento návrh na změnu nařízení navazuje na skutečnost, že návrh má změnit stávající nařízení o monitorování, vykazování a ověřování.

3. VÝSLEDKY HODNOCENÍ EX POST, KONZULTACÍ SE ZÚČASTNĚNÝMI STRANAMI A POSOUZENÍ DOPADŮ

- **Hodnocení *ex post* / kontroly účelnosti platných právních předpisů**

Je nutno poznamenat, že přezkum nařízení o monitorování, vykazování a ověřování se provádí bez předchozího hodnocení, jelikož to by bylo možné jen koncem roku 2019, po dokončení prvního cyklu dodržování nařízení. Hodnocení stávajícího nařízení o monitorování, vykazování a ověřování proto nebylo součástí přípravných činností a nebylo zpracováno do posouzení možností politiky.

- **Konzultace se zúčastněnými stranami**

Navrhované změny nařízení o monitorování, vykazování a ověřování jsou ve velké míře v souladu se zájmy, jež vyjádřily zúčastněné strany ve svých reakcích na veřejnou konzultaci prostřednictvím internetu a cílený elektronický průzkum. Organizace občanské společnosti, vnitrostátní akreditační orgány, výzkumné instituce a jednotliví občané široce podporují to, že při změně nařízení o monitorování, vykazování a ověřování je nutno zachovat některé důležité cíle. Mezi ně patří zvyšování informovanosti o snižování emisí, poskytování spolehlivých informací o spotřebě paliva a energetické účinnosti účastníkům trhu a shromažďování údajů pro informovanou tvorbu politik. Pro odvětví lodní dopravy je však hlavní prioritou snížení administrativní zátěže. Členské státy EHP a ověřovatelé v rámci systému monitorování, vykazování a ověřování tyto cíle rovněž široce podporují, zejména shromažďování spolehlivých údajů pro vypracování budoucích politik a co největší snížení administrativního úsilí.

- **Sběr a využití výsledků odborných konzultací**

Studie o prognózách emisí vycházejí z příslušných údajů uvedených ve třetí studii IMO o skleníkových plynech¹⁰ a byly zohledněny, zejména pokud jde o emise a emisní prognózy pro mezinárodní lodní dopravu, a také pokud jde o možnosti snižování emisí vyplývající z technických a provozních opatření v mezinárodní lodní dopravě.

- **Pracovní dokument útvarů Komise – posouzení dopadů**

Bylo vypracováno posouzení dopadů s cílem analyzovat, které prvky nařízení o monitorování, vykazování a ověřování by bylo možné sladit s prvky celosvětového systému shromažďování údajů IMO. Tento dokument doplňuje posouzení dopadů, jež bylo připojeno k návrhu v roce 2013 a mimo jiné obsahovalo odhad nákladů spojených s nařízením o monitorování, vykazování a ověřování. Nový pracovní dokument útvarů Komise obsahující toto posouzení dopadů kromě toho vychází z počátečního posouzení dopadů zveřejněného v červnu 2017 a veřejné konzultace, jež byla ukončena v prosinci 2017.

Výbor pro kontrolu regulace Evropské komise posoudil návrh zprávy o posouzení dopadů a dne 13. července 2018 k němu vydal kladné stanovisko. Výbor učinil doporučení, jak zprávu dále vylepšit, jež byla v revidované zprávě zohledněna. Souhrn posouzení dopadů a stanovisko Výboru pro kontrolu regulace jsou na internetových stránkách Komise¹¹.

Pokud jde o nutnost zachovat hlavní cíle nařízení o monitorování, vykazování a ověřování, byly předem vyřazeny dva prvky, jež připadaly v úvahu z hlediska sladění: správa a vykazování CO₂. Sladění v oblasti správy nebylo považováno za reálné, jelikož by to znamenalo, že EU a její členské státy mohou shromažďovat pouze údaje o emisích lodí plujících pod vlajkou členských států EU, a emise skleníkových plynů vypouštěné loděmi plujícími pod vlajkou třetích zemí v rámci plaveb zahrnujících přístavy EHP by zohledněny nebyly. Sladění v oblasti vykazování CO₂ by kromě toho znamenalo, že lodě by nevykazovaly údaje o emisích CO₂. To by bylo zcela neslučitelné se samotným cílem nařízení o monitorování, vykazování a ověřování, který se týká výkonnosti lodí z hlediska emisí CO₂ a jejich dopadu na klima.

S ohledem na tato omezení byly v posouzení dopadů posuzovány tři možnosti politiky:

Možnost 1 – Základní scénář

Tato možnost vyjadřuje, co by se stalo, kdyby nebylo přijato žádné opatření.

Možnost 2 – Racionalizace

V rámci tohoto scénáře byly posouzeny různé možnosti sladění, pokud jde o: oblast působnosti, definice, parametry monitorování, plány monitorování a šablony k nim, ověřování a transparentnost.

Možnost 3 – Vysoký stupeň sblížení

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&language=cs>

V rámci této možnosti by nařízení o monitorování, vykazování a ověřování bylo změněno tak, aby všechny jeho technické aspekty byly harmonizovány s celosvětovým systémem pro shromažďování údajů IMO, s rizikem ohrožení jeho předpokládaného dopadu na trh.

Srovnání těchto tří možností vedlo k následujícím závěrům:

Případné sladění definic, parametrů monitorování a plánů monitorování a šablon k nim přispívá ke snížení administrativní zátěže pro společnosti provozující lodní dopravu a pro vnitrostátní orgány a usnadňuje dosažení souladu s povinnostmi vykazování v rámci obou systémů.

Zároveň to neohrožuje cíle, jež sleduje současné nařízení o monitorování, vykazování a ověřování a jeho plánované pozitivní dopady.

Naopak sladění takových aspektů jako oblast působnosti, ověřování a transparentnost by závažně ovlivnilo cíle nařízení o monitorování, vykazování a ověřování, přičemž by nutně nemuselo přispět k výraznému snížení administrativní zátěže. Pokud by došlo ke sladění v transparentnosti, výhoda toho, mít k dispozici údaje o energetické účinnosti na úrovni lodí za účelem podpory takových opatření, by byla ztracena. Sladění požadavků na ověřování by znamenalo vzdát se homogenního a nezávislého systému pro ověřování třetích stran. Sladění oblasti působnosti by pak vedlo k neúplným informacím o emisích souvisejících s EHP.

Na základě toho je upřednostňovanou možností možnost 2 (Racionalizace) a navrhuje se případně sladit takové prvky, jako jsou definice, parametry monitorování a plány monitorování a šablony k nim.

- **Účelnost právních předpisů a zjednodušení**

Navrhovaný přístup racionalizace by snížil úsilí spojené s dodržováním předpisů v porovnání se scénářem zachování současného stavu. Jak bylo vysvětleno výše, přispěl by ke snížení administrativní zátěže pro společnosti provozující lodní dopravu a usnadnil by dodržování povinností vykazování v rámci obou systémů monitorování, vykazování a ověřování. V této souvislosti lze předpokládat, že navržený přezkum nařízení o monitorování, vykazování a ověřování pokrývá potřeby programu REFIT, jenž vyžaduje zkoumat možnosti zjednodušení a zvýšení účinnosti právních předpisů EU.

- **Základní práva**

Návrh dodržuje základní práva a zásady uznávané zejména Listinou základních práv Evropské unie. Konkrétněji, přispívá k cíli vysoké úrovně ochrany životního prostředí v souladu se zásadou udržitelného rozvoje, jak je stanovena v článku 37 Listiny základních práv Evropské unie.

4. ROZPOČTOVÉ DŮSLEDKY

Návrh nemá žádné důsledky pro rozpočet Unie.

5. DALŠÍ PRVKY, KTERÉ JE TŘEBA ROZVÉST

- **Podrobné vysvětlení konkrétních ustanovení návrhu**

V reakci na pokrok dosažený Výborem pro ochranu mořského prostředí (MEPC) na jeho zasedáních v říjnu 2016 a červenci 2017 při přijetí příslušných pokynů pro celosvětový systém shromažďování údajů IMO provedla Komise analýzu podle článku 22 nařízení o monitorování, vykazování a ověřování.

Cílem tohoto návrhu je snížit administrativní zátěž pro lodě provádějící činnosti námořní dopravy, na něž se vztahuje nařízení o monitorování, vykazování a ověřování i celosvětový systém shromažďování údajů IMO, při zachování konkrétních cílů opatření EU v této oblasti.

Proto se navrhuje provést následující změny:

1. Je nutné, aby definice pojmů „společnost“ a „vykazované období“, jakož i přiřazení povinností spojené s monitorováním a vykazováním v případě „změn společnosti“ zohledňovaly souběžná ustanovení celosvětového systému shromažďování údajů IMO. To zajistí, aby stejné právní subjekty monitorovaly a vykazovaly údaje o svých lodích provádějících činnosti námořní dopravy související s EHP podle nařízení o monitorování, vykazování a podle celosvětového systému shromažďování údajů IMO na základě obdobně vypočtených vykazovaných období. Za tímto účelem budou změněny článek 3 a čl. 11 odst. 2 nařízení o monitorování, vykazování a ověřování.
2. Ustanovení celosvětového systému shromažďování údajů IMO o údajích, které je třeba monitorovat a vykazovat jednou za rok, je třeba zohlednit, aby se zajistilo, že o činnostech lodí spadajících do obou systémů jsou shromažďovány zjednodušené údaje. Za tímto účelem by měla být definována a vykazována „hrubá nosnost“ jako povinný parametr, zatímco „množství přepravovaného nákladu“ se ponechává jako dobrovolný parametr monitorování pro ty společnosti, které chtějí poskytnout výpočet průměrné energetické účinnosti svých lodí založený na množství přepravovaného nákladu. Současný parametr „doba strávená na moři“ stanovený v předpisech EU o lodní dopravě by měl být nahrazen definicí „doba plavby“, kterou používá celosvětový systém shromažďování údajů IMO. Jako základ pro výpočet „vzdálenosti, kterou loď urazila“ by pak měly být použity možnosti ponechané v příslušných pokynech IMO pro systém shromažďování údajů. Za tímto účelem budou změněny čl. 6 odst. 3, čl. 9 odst. 1, článek 10, čl. 11 odst. 3, čl. 21 odst. 2 a příloha II část A odst. 1 nařízení o monitorování, vykazování a ověřování.
3. Minimální obsah plánů monitorování by měl být zjednodušen, aby zohledňoval „Pokyny pro vypracování plánu pro řízení energetické účinnosti lodí (SEEMP)“ IMO, s výjimkou ustanovení, jež jsou nezbytná pro zajištění toho, že podle nařízení o monitorování, vykazování a ověřování budou monitorovány a vykazovány pouze údaje související s EU. Za tímto účelem bude změněn čl. 6 odst. 3 nařízení.

Na druhé straně by některé příslušné prvky nařízení o monitorování, vykazování a ověřování měly být zachovány. Sem se řadí tyto:

1. Bude zachována oblast působnosti, pokud jde o lodě a činnosti, na něž se vztahuje nařízení o monitorování, vykazování a ověřování (tedy pokrývající většinu lodí o hrubé prostornosti přesahující 5 000 rejstříkových tun vplouvajících do přístavů EU pro účely námořní dopravy). Lodní činnosti, které se nepovažují za námořní dopravu, jako např. bagrování, kladení potrubí a podpůrné činnosti pro zařízení v pobřežních vodách, požadavkům na monitorování a vykazování i nadále nepodléhají.

2. Monitorovat a vykazovat zvlášť je třeba také emise CO₂ u lodí v přístavech Unie, aby se podpořilo používání dostupných opatření ke snižování emisí CO₂ v přístavech EU a dále zvýšila informovanost o emisích v lodní dopravě. Rovněž údaje o vnitřních plavbách do kteréhokoli členského státu EU je třeba monitorovat a vykazovat, aby mohly orgány členských států získat spolehlivé a srovnatelné údaje o emisích v jejich vnitrostátní lodní dopravě. Stávající ustanovení nařízení o monitorování, vykazování a ověřování týkající se ověřování údajů akreditovanými třetími stranami je třeba ponechat, aby byl zachován cíl EU poskytovat spolehlivé informace srovnatelné v čase pro další rozhodování na úrovni EU nebo celosvětové úrovni.
3. Ponechat je také třeba ustanovení nařízení o monitorování, vykazování a ověřování týkající se zveřejňování údajů o emisích CO₂ a energetické účinnosti jednotlivých lodí, což pomůže odstranit překážky na trhu bránící zavádění energeticky účinnějších technologií a energeticky účinnějšího chování v tomto odvětví.

Návrh

NAŘÍZENÍ EVROPSKÉHO PARLAMENTU A RADY,

kterým se mění nařízení (EU) 2015/757 za účelem náležitého zohlednění celosvětového systému shromažďování údajů o spotřebě topných olejů u lodí

(Text s významem pro EHP)

EVROPSKÝ PARLAMENT A RADA EVROPSKÉ UNIE,

s ohledem na Smlouvu o fungování Evropské unie, a zejména na čl. 192 odst. 1 této smlouvy,

s ohledem na návrh Evropské komise,

po postoupení návrhu legislativního aktu vnitrostátním parlamentům,

s ohledem na stanovisko Evropského hospodářského a sociálního výboru¹²,s ohledem na stanovisko Výboru regionů¹³,v souladu s řádným legislativním postupem¹⁴,

vzhledem k těmto důvodům:

- (1) Námořní doprava má dopad na globální klima v důsledku emisí oxidu uhličitého (CO₂) z lodní dopravy. V roce 2015 se na celkových emisích skleníkových plynů z odvětví dopravy v Unii podílelo 13 %¹⁵. Mezinárodní námořní doprava zůstává jediným dopravním odvětvím, které není zahrnuto do unijních závazků ke snižování emisí skleníkových plynů.
- (2) Ke snižování emisí skleníkových plynů v souladu se závazkem spoluzákonodárců vyjádřeným v nařízení Evropského parlamentu a Rady (EU) 2018/842¹⁶ a směrnicí Evropského parlamentu a Rady (EU) 2018/410¹⁷ by měla přispívat všechna odvětví ekonomiky.
- (3) V usnesení Evropského parlamentu z února 2014 o rámci politiky v oblasti klimatu a energetiky do roku 2030 byly Komise a členské státy vyzvány k tomu, aby stanovily

¹² Úř. věst. 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 Nařízení Evropského parlamentu a Rady (EU) 2018/842 ze dne 30. května 2018 o závazném každoročním snižování emisí skleníkových plynů členskými státy v období 2021–2030 přispívajícím k opatřením v oblasti klimatu za účelem splnění závazků podle Pařížské dohody a o změně nařízení (EU) č. 525/2013 (Úř. věst. L 156, 19.6.2018, s. 26).

¹⁷ Směrnice Evropského parlamentu a Rady (EU) 2018/410 ze dne 14. března 2018, kterou se mění směrnice 2003/87/ES za účelem posílení nákladově efektivních způsobů snižování emisí a investic do nízkouhlíkových technologií a rozhodnutí (EU) 2015/1814 (Úř. věst. L 76, 19.3.2018, s. 3).

závazný cíl Unie do roku 2030 pro snížení emisí skleníkových plynů nejméně o 40 % v porovnání s úrovní v roce 1990. Evropský parlament rovněž konstatoval, že pokud má Unie spravedlivým podílem přispět k celosvětovému úsilí, budou ke snižování emisí skleníkových plynů muset přispět všechna hospodářská odvětví.

- (4) Ve svých závěrech ze dne 24. října 2014 Evropská rada potvrdila závazný cíl Unie, jímž je snížit do roku 2030 domácí emise skleníkových plynů alespoň o 40 % oproti roku 1990. Evropská rada také zmínila důležitost snižování emisí skleníkových plynů a rizik souvisejících se závislostí na fosilních palivech v odvětví dopravy a vyzvala Komisi, aby zkoumala další nástroje a opatření pro účely komplexního a technologicky neutrálního přístupu, mimo jiné v zájmu podpory snížení emisí, obnovitelných zdrojů energie a zvýšení energetické účinnosti v dopravě.
- (5) V návaznosti na zveřejnění bílé knihy o dopravě v Unii v roce 2011¹⁸ přijala Komise v roce 2013 strategii pro postupné začlenění emisí z námořní dopravy do politiky Unie pro snižování emisí skleníkových plynů¹⁹.
- (6) Evropský parlament a Rada přijaly v dubnu 2015 nařízení (EU) 2015/757 o monitorování, vykazování a ověřování emisí oxidu uhličitého z námořní dopravy²⁰ (dále jen „nařízení o monitorování, vykazování a ověřování“), což bylo završeno v roce 2016 přijetím dvou nařízení v přenesené pravomoci²¹ a dvou prováděcích nařízení²². Cílem nařízení o monitorování, vykazování a ověřování je shromažďovat údaje o emisích z lodní dopravy za účelem další tvorby politik a na podporu snižování emisí poskytováním informací o účinnosti lodí příslušným trhům. Nařízení o monitorování, vykazování a ověřování ukládá společnostem povinnost od roku 2018 monitorovat, každoročně vykazovat a ověřovat spotřebu paliva, emise CO₂ a energetickou účinnost svých lodí plavících se do přístavů a z přístavů Evropského hospodářského prostoru (EHP). Vztahuje se i na emise CO₂ v přístavech EHP. První výkazy emisí mají být předloženy do 30. dubna 2019.
- (7) Článek 22 nařízení o monitorování, vykazování a ověřování stanoví, že bude-li dosaženo mezinárodní dohody o globálním systému pro monitorování, vykazování a ověřování, Komise nařízení o monitorování, vykazování a ověřování přezkoumá a případně navrhne změny s cílem zajistit soulad s takovou mezinárodní dohodou.

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 Nařízení Evropského parlamentu a Rady (EU) 2015/757 ze dne 29. dubna 2015 o monitorování, vykazování a ověřování emisí oxidu uhličitého z námořní dopravy a o změně směrnice 2009/16/ES (Úř. věst. L 123, 19.5.2015, s. 55).

²¹ Nařízení Komise v přenesené pravomoci (EU) 2016/2072 ze dne 22. září 2016 o ověřovacích činnostech a akreditaci ověřovatelů podle nařízení Evropského parlamentu a Rady (EU) 2015/757 o monitorování, vykazování a ověřování emisí oxidu uhličitého z námořní dopravy (Úř. věst. L 320, 26.11.2016, s. 5); nařízení Komise v přenesené pravomoci (EU) 2016/2071 ze dne 22. září 2016, kterým se mění nařízení Evropského parlamentu a Rady (EU) 2015/757, pokud jde o metody monitorování emisí oxidu uhličitého a pravidla pro monitorování dalších příslušných informací (Úř. věst. L 320, 26.11.2016, s. 1).

²² Prováděcí nařízení Komise (EU) 2016/1927 ze dne 4. listopadu 2016 o šablonách pro plány monitorování, výkazy emisí a dokumenty o souladu podle nařízení Evropského parlamentu a Rady (EU) 2015/757 o monitorování, vykazování a ověřování emisí oxidu uhličitého z námořní dopravy (Úř. věst. L 299, 5.11.2016, s. 1); prováděcí nařízení Komise (EU) 2016/1928 ze dne 4. listopadu 2016 o určování přepravovaného nákladu pro jiné kategorie lodí, než jsou osobní lodě, lodě typu ro-ro a kontejnerové lodě, podle nařízení Evropského parlamentu a Rady (EU) 2015/757 o monitorování, vykazování a ověřování emisí oxidu uhličitého z námořní dopravy (Úř. věst. L 299, 5.11.2016, s. 22).

- (8) Podle Pařížské dohody, jež byla přijata na 21. konferenci smluvních stran Rámcové úmluvy Organizace spojených národů o změně klimatu (UNFCCC)²³ konané v prosinci 2015, se Unie a členské státy zavázaly k cíli snížení emisí v rámci celého hospodářství. Úsilí o omezení emisí z mezinárodní námořní dopravy je vynakládáno prostřednictvím Mezinárodní námořní organizace (IMO) a mělo by se podporovat. Organizace IMO přijala²⁴ v říjnu 2016 systém shromažďování údajů o spotřebě topných olejů u lodí (dále jen „celosvětový systém shromažďování údajů IMO“).
- (9) S ohledem na současnou existenci těchto dvou systémů monitorování, vykazování a ověřování Komise posoudila podle článku 22 nařízení o monitorování, vykazování a ověřování, jak oba tyto systémy sladit, aby se snížila administrativní zátěž pro lodě při zachování cílů nařízení o monitorování, vykazování a ověřování.
- (10) Z posouzení dopadu vyplynulo, že částečné sladění obou systémů monitorování, vykazování a ověřování by mohlo přispět ke snížení administrativní zátěže pro společnosti provozující lodní dopravu, přičemž hlavní cíle nařízení o monitorování, vykazování a ověřování budou zachovány. Takové částečné sladění by však nemělo měnit správu, oblast působnosti, ověřování, transparentnost ani požadavky na vykazování CO₂ nařízení o monitorování, vykazování a ověřování, jelikož by to vážně ohrozilo jeho cíle a ovlivnilo jeho schopnost poskytovat informace pro budoucí politická rozhodnutí a podpořit zavádění opatření energetické účinnosti a chování v oblasti lodní dopravy. Jakékoli změny nařízení o monitorování, vykazování a ověřování by proto měly omezit sladění s celosvětovým systémem shromažďování informací IMO na oblast definic, parametrů monitorování, plánů monitorování a šablon k nim.
- (11) Změny nařízení o monitorování, vykazování a ověřování by měly zajistit, aby stejné právní subjekty byly odpovědné za monitorování v průběhu obdobně vypočtených vykazovaných období, pokud činnosti lodí spadají pod oba systémy. Měly by tak být změněny definice týkající se společností a vykazovaných období, včetně vykazování v případě změny společností, aby se zohlednila ustanovení IMO.
- (12) Měla by být zohledněna ustanovení celosvětového systému shromažďování údajů IMO o údajích, jež mají být monitorovány a každoročně vykazovány, aby se zajistilo, že o činnostech lodí spadajících pod oba systémy budou shromažďovány zjednodušené údaje. Za tímto účelem by měl být vykazován parametr „hrubá nosnost“, avšak „množství přepravovaného nákladu“ by mělo zůstat na dobrovolném základě. „Doba strávená na moři“ by měla být nahrazena definicí „doby plavby“ stanovenou v rámci celosvětového systému shromažďování údajů IMO. Výpočet „vzdálenosti, kterou loď urazila“ by pak měl být založen na celosvětovém systému shromažďování údajů IMO²⁵, což umožní snížit administrativní zátěž.
- (13) Obsah plánů monitorování by měl být zjednodušen, aby zohledňoval celosvětový systém shromažďování údajů IMO, s výjimkou částí plánu, jež jsou nezbytné pro zajištění toho, že podle nařízení o monitorování, vykazování a ověřování budou monitorovány a vykazovány pouze údaje související s Unií. Součástí plánu monitorování by proto měla zůstat veškerá ustanovení týkající se jednotlivých plaveb.

²³ Pařížská dohoda (Úř. věst. L 282, 19.10.2016, s. 4).

²⁴ Usnesení IMO MEPC.278 (70), kterým se mění příloha VI úmluvy MARPOL.

²⁵ Usnesení IMO MEPC 282 (70).

- (14) K zajištění důsledného provádění průběžného monitorování, vykazování a ověřování za vykazované období je nezbytné odložené datum použitelnosti.
- (15) Cílem nařízení (EU) 2015/757 je monitorovat, vykazovat a ověřovat emise CO₂ z lodí vyplouvajících do přístavů EHP jako první krok v rámci přístupu postupného snižování emisí skleníkových plynů. Toho nemohou v dostatečné míře dosáhnout členské státy, ale může toho být z důvodu rozsahu a účinků lépe dosaženo na úrovni Unie. Měl by být zohledněn celosvětový systém shromažďování údajů IMO a toto nařízení zajišťuje nepřetržitou srovnatelnost a spolehlivost shromážděných údajů na základě jediného souboru požadavků. Unie proto může přijmout opatření v souladu se zásadou subsidiarity stanovenou v článku 5 Smlouvy o Evropské unii. V souladu se zásadou proporcionality stanovenou v uvedeném článku nepřekračuje toto nařízení rámec toho, co je nezbytné pro dosažení tohoto cíle.
- (16) Nařízení (EU) 2015/757 by proto mělo být odpovídajícím způsobem změněno,
- PŘIJALY TOTO NAŘÍZENÍ:

Článek 1

- 1) Článek 3 se mění takto:
- a) písmeno d) se nahrazuje tímto:
 - „d) „společností“ vlastník lodě nebo jakýkoli jiný subjekt nebo osoba, jako je provozovatel nebo nájemce v nájmu typu „bareboat charter“, který převzal od vlastníka lodě odpovědnost za její provoz a zavázal se, že převezme veškeré povinnosti a odpovědnosti uložené nařízením Evropského parlamentu a Rady (ES) č. 336/2006;“;
 - b) písmeno m) se nahrazuje tímto:
 - „m) „vykazovaným obdobím“ období od 1. ledna do 31. prosince včetně. U plaveb, které jsou zahájeny a ukončeny ve dvou různých kalendářních rocích, se příslušné údaje započítají do příslušného kalendářního roku;“;
 - c) doplňuje se nové písmeno p), které zní:
 - „p) „hrubou nosností“ rozdíl v tunách mezi výtlačkem lodě při ponoru na letní nákladovou značku ve vodě o relativní hustotě 1 025 kg/m³ a hmotností prázdné lodě. Za ponor na letní nákladovou značku se považuje maximální ponor v létě certifikovaný v příručce stability, kterou schválila správa nebo jí uznávaná organizace.“.
- 2) Článek 6 se mění takto:
- a) odstavec 3 se mění takto:
 - i) písmena a), b) a c) se nahrazují tímto:
 - „a) údaje o lodi včetně názvu lodě, identifikačního čísla lodě podle IMO, typu lodě a názvu společnosti;“;
 - „b) popis motorů lodě a jiných spotřebičů topných olejů a typy topných olejů;“;
 - „c) emisní faktory;“;
 - ii) písmeno d) se zrušuje,

- iii) písmeno g) se zrušuje,
 - iv) v písmenu h) se bod iii) nahrazuje tímto:
„iii) postupů, odpovědnosti, vzorců a zdrojů údajů pro určení a zaznamenání doby plavby;“;
 - v) písmeno i) se nahrazuje tímto:
„i) kvalita údajů, včetně postupů pro zjištění a doplnění chybějících údajů;“.
- 3) V článku 9 se odstavec 1 mění takto:
- a) písmena e) a f) se nahrazují tímto:
„e) dobu plavby;“;
„f) množství přepravovaného nákladu (dobrovolně);“.
- 4) Článek 10 se mění takto:
- a) písmeno h) se nahrazuje tímto:
„h) celkovou dobu plavby;“.
- 5) Článek 11 se mění takto:
- a) odstavec 2 se nahrazuje tímto:
„2. Změní-li se společnost, předchozí společnost předloží Komisi a orgánům dotčeného státu vlajky co nejdříve po dni provedení změny, avšak nejpozději do tří měsíců zprávu, jež zahrnuje stejné prvky jako výkaz emisí, ale omezuje se na období odpovídající činností prováděným v rámci odpovědnosti této společnosti.“;
 - b) v odst. 3 písm. a) se doplňuje nový bod xi), který zní:
„xi) hrubé nosnosti lodě;“.
- 6) V čl. 21 odst. 2 se písmeno g) nahrazuje tímto:
„g) celkovou dobu plavby za rok;“.
- 7) Příloha II se mění v souladu s přílohou tohoto nařízení.

Článek 2

Toto nařízení vstupuje v platnost dvacátým dnem po vyhlášení v *Úředním věstníku Evropské unie*.

Použije se ode dne 1. ledna následujícího po roce, kdy vstoupí tento akt v platnost. Toto nařízení je závazné v celém rozsahu a přímo použitelné ve všech členských státech.

V Bruselu dne
Za Evropský parlament

předseda/předsedkyně

Za Radu

předseda/předsedkyně