

Mnenje Evropskega ekonomsko-socialnega odbora – Predlog uredbe Evropskega parlamenta in Sveta o spremembi Uredbe (EU) 2015/757, da bi se ustrezno upošteval svetovni sistem zbiranja podatkov o porabi goriva ladij

(COM(2019) 38 final – 2019/0017 (COD))

(2019/C 240/10)

Poročevalec: **Constantine CATSAMBIS**

Zaprosilo	Evropski parlament, 11.2.2019 Svet, 13.2.2019
Pravna podlaga	člena 192(1) in 304 Pogodbe o delovanju Evropske unije
Sklep predsedstva	19.2.2019
Pristojnost	strokovna skupina za kmetijstvo, razvoj podeželja in okolje
Datum sprejetja mnenja strokovne skupine	25.4.2019
Datum sprejetja mnenja na plenarnem zasedanju	15.5.2019
Plenarno zasedanje št.	543
Rezultat glasovanja (za/proti/vzdržani)	204/0/2

1. Sklepi in priporočila

1.1 To mnenje obravnava predlog Evropske komisije za spremembo Uredbe (EU) 2015/757 o spremljanju emisij ogljikovega dioksida iz pomorskega prevoza, poročanju o njih in njihovem preverjanju⁽¹⁾ (uredba EU o SPP). Kar zadeva predloge sprememb te uredbe, je treba opozoriti na mnenje NAT/616 iz leta 2013 o emisijah iz pomorskega prometa, ki ga je pripravil poročevalec Stefan Back. Uredba iz leta 2015 namreč vsebuje veliko pomembnih predlogov iz mnenja, med drugim v členu 22, v skladu s katerim Komisija v primeru mednarodnega sporazuma o globalnem sistemu za spremljanje, poročanje in preverjanje pregleda to uredbo in po potrebi predlaga spremembe, da se zagotovi skladnost z mednarodnim sporazumom.

1.2 Odbor za varstvo morskega okolja (MEPC) Mednarodne pomorske organizacije (IMO), ki deluje v okviru Združenih narodov, je leta 2016 sprejel spremembe Konvencije MARPOL, s katerimi je bil vzpostavljen pravni okvir za svetovni sistem zbiranja podatkov o porabi goriva ladij (svetovni sistem zbiranja podatkov IMO), na podlagi česar so se z januarjem 2019 začele izvajati obveznosti spremljanja.

1.3 Komisija je poudarila, da bi delna uskladitev obeh sistemov za spremljanje, poročanje in preverjanje lahko prispevala k zmanjšanju upravnega bremena ladijskih družb in uprav ter hkrati ohranila ključne cilje uredbe EU o SPP. Komisija v ta namen predlaga omejeno uskladitev te uredbe s svetovnim sistemom zbiranja podatkov IMO, kar zadeva opredelitev pojmov, parametre spremljanja, načrte spremljanja in predloge.

1.4 Predlagane spremembe uredbe EU o SPP so naslednje:

1.4.1 Pri obveznostih poročanja v primeru zamenjave družbe je treba hkrati upoštevati tudi ustrezne določbe svetovnega sistema zbiranja podatkov IMO. S tem se zagotovi, da bodo isti pravni subjekti spremljali in poročali v skladu s podobno izračunanimi poročevalnimi obdobji.

1.4.2 Parameter „prepeljani tovor“ ostaja parameter prostovoljnega spremljanja za družbe, ki so na podlagi prepeljanega tovora pripravljene zagotoviti izračun povprečne energijske učinkovitosti svojih ladij.

1.4.3 Sedanji parameter „čas, preživet na morju“ se nadomešča s pojmom „ure plovbe“, kakor je opredeljen v svetovnem sistemu zbiranja podatkov IMO.

1.4.4 Izračun „preplute razdalje“ bi moral temeljiti na možnostih, ohranjenih v okviru ustreznih smernic svetovnega sistema zbiranja podatkov IMO.

⁽¹⁾ Uredba (EU) 2015/757 Evropskega parlamenta in Sveta z dne 29. aprila 2015 o spremljanju emisij ogljikovega dioksida iz pomorskega prevoza, poročanju o njih in njihovem preverjanju ter spremembi Direktive 2009/16/ES (UL L 123, 19.5.2015, str. 55).

1.4.5 Minimalno vsebino načrtov za spremljanje bi bilo treba racionalizirati, da bi se upoštevale smernice IMO za pripravo načrta upravljanja energijske učinkovitosti ladij (SEEMP), razen za določbe, ki so potrebne za zagotavljanje, da se v okviru uredbe EU o SPP spremljajo in sporočajo samo podatki, ki so povezani z EU.

1.4.6 Spremljanje emisij CO₂ z ladij v pristaniščih EU in poročanje o njih mora potekati ločeno, da se spodbudi izvajanje razpoložljivih ukrepov za zmanjšanje emisij CO₂ v pristaniščih EU ter poveča ozaveščenost o emisijah iz ladijskega prevoza.

1.4.7 Sedanje določbe uredbe EU o SPP glede preverjanja podatkov, ki ga izvajajo akreditirane tretje strani, je treba obdržati, da se ohrani cilj EU glede zagotavljanja zanesljivih in časovno primerljivih informacij za nadaljnje sprejemanje odločitev na ravni EU ali na svetovni ravni.

1.5 Ostala pomembna vprašanja v zvezi z zagotovitvijo popolne skladnosti s smernicami sistema zbiranja podatkov IMO se nanašajo predvsem na organe za preverjanje, načine preverjanja, predmet spremljanja in objavo občutljivih poslovnih podatkov. Cilj popolne uskladitve uredbe EU o SPP s sistemom zbiranja podatkov IMO je poenotiti zakonodajo na svetovni ravni, da se čim bolj zmanjša dodatno breme, ki močno vpliva zlasti na mala in srednja podjetja v sektorju ladijskega prevoza, ter se izogniti dvojnemu poročanju v okviru dveh različnih sistemov.

2. Splošne ugotovitve

2.1 EESO je v mnenju iz leta 2013⁽²⁾ izrazil pomisleke, ali so operativne informacije in podatki, ki se ne nanašajo na porabo goriva in emisije in ki jih je treba spremljati in o njih poročati v skladu z uredbo EU o SPP, nujni in ali imajo dodano vrednost. Zlasti je izrazil pomislek glede nujnosti informacij, določenih v členu 9 (d) do (g), kar zadeva spremljanje parametrov za posamezno plovbo, členu 10(g) do (j), kar zadeva spremljanje parametrov na letni ravni, in Prilogi II, kar zadeva spremljanje drugih (pomembnih) informacij, saj so te informacije poslovno občutljive in je lahko vprašljivo, ali jih je smiselno zagotavljati v zbirni obliki.

2.2 Komisija s predlaganimi spremembami uredbe EU o SPP načeloma ohranja stališče glede objave zbranih podatkov od posameznih ladij. Predlagane spremembe so tehnične prilagoditve, ki pomenijo tehnične popravke pri določanju parametrov. Zato ne gre za popolno uskladitev uredbe EU o SPP s sistemom zbiranja podatkov IMO, kot sta jo zahtevala Mednarodna pomorska organizacija in sektor ladijskega prevoza v svojih javnih izjavah. Poleg tega ostajajo odprta pomembna vprašanja, zlasti glede organov za preverjanje, načinov preverjanja, predmeta spremljanja in objave občutljivih poslovnih podatkov.

2.3 Komisija bi morala v svoji oceni predlaganih sprememb upoštevati dejstvo, da je svetovna industrija ladijskega prevoza v skladu s cilji Pariškega sporazuma popolnoma zavezana zmanjšanju emisij CO₂ za vsaj 40 % do leta 2030, prizadevanjem za 70-odstotno zmanjšanje do leta 2050 v primerjavi z letom 2008 in zmanjšanju emisij toplogrednih plinov za vsaj 50 % do leta 2050 v primerjavi z letom 2008. IMO je – v skladu s svojim načrtom za razogljičenje do leta 2050 – aprila 2018 sprejel začetno strategijo, ki naj bi bila revidirana leta 2023 in ki zagotavlja okvir za razvoj in sprejetje konkretnih kratkoročnih ukrepov za zmanjšanje emisij CO₂ in predlogov srednje- do dolgoročnih ukrepov za ustrezno zmanjšanje emisij v dogovorjenih rokih in načrtih izvajanja.

2.4 Glede na število in vsebino predlogov držav članic in sektorja ladijskega prevoza, ki bodo obravnavani na prihodnjih posvetovanjih v okviru IMO, se zdi, da si vse zainteresirane strani močno prizadevajo za zakonsko ureditev energijske učinkovitosti svetovne trgovinske flote s konkretnimi roki in na podlagi natančnih informacij in podatkov v zvezi z emisijami CO₂ z ladij, zagotovljenih v okviru sistema zbiranja podatkov IMO.

2.5 Po mnenju EESO bo predlagana delna uskladitev vodila k obremenjujočim in neučinkovitim podvojenim zahtevam glede spremljanja in poročanja, saj bodo za obveznosti poročanja veljala dva različna sistema: regionalni (evropski) in svetovni (IMO). Tako bodo morale ladje izpolnjevati tako zahteve glede spremljanja in poročanja iz uredbe EU o SPP kot tiste, ki izhajajo iz svetovnega sistema zbiranja podatkov IMO. EU in IMO imata različne predloge za poročanje, kar povečuje obseg dela, upravno breme in stroške za ladijske posadke in pomorski promet.

2.6 S popolno uskladitvijo uredbe EU o SPP s sistemom zbiranja podatkov IMO bi ustvarili mednarodno poenoteno in zanesljivo bazo podatkov o emisijah CO₂ z ladij, hkrati pa bi bilo to tudi v skladu z agendo Evropske komisije za boljše pravno urejanje, katere cilj je usmerjena zakonodaja, ki zagotavlja doseganje zastavljenih ciljev in koristi za evropsko gospodarstvo z minimalnimi stroški. S tem bi zagotovili tudi enake mednarodne konkurenčne pogoje za evropske ladje. Cilj popolne uskladitve uredbe EU o SPP s sistemom zbiranja podatkov IMO je poenotiti zakonodajo na svetovni ravni, da se čim bolj zmanjša dodatno breme, ki močno vpliva zlasti na mala in srednja podjetja v sektorju ladijskega prevoza, ter se izogniti dvojnemu poročanju v okviru dveh različnih sistemov.

(²) Mnenje EESO o spremljanju emisij ogljikovega dioksida iz pomorskega prometa (UL C 67, 6.3.2014, str. 170).

2.7 V skladu z uredbo EU o SPP mora Komisija objavljati prejete podatke skupaj z identifikacijskimi podatki o družbah in posameznih ladjah, da jih lahko uporabi tudi tretja stran. Namen sistema IMO je preprosto določiti skupne emisije CO₂ v mednarodnem ladijskem sektorju, da se olajša sprejemanje nadaljnjih političnih odločitev in morebitnih dodatnih ukrepov za zmanjšanje emisij toplogrednih plinov. Komisija pa želi objaviti podrobne (in poslovno občutljive) podatke o posameznih ladjah, ki pristajajo v pristaniščih EU/EGP, kar bi se lahko zlorabljal in bi lahko imelo za posledico nepravilno kaznovanje ladij, izkrivljanje konkurence in podrejen konkurenčni položaj lastnikov ladij iz EU na svetovnem trgu ladijskega prevoza ter ladij, ki pristajajo v pristaniščih EU.

2.8 Zaželeno bi bilo, da bi se obstoječi mehanizmi IMO uprav držav zastave za izvrševanje in izvajanje uporabljali v okviru enega samega delujočega sistema zbiranja podatkov o porabi goriva na svetovni ravni. V skladu s sistemom IMO so informacije z ladij, ki jih IMO predloži država zastave, anonimne z vidika tretjih strani.

3. Posebne ugotovitve

3.1 V zvezi s predlogom je treba izpostaviti naslednje tehnične vidike: v skladu s členom 21(f) mora Evropska komisija še vedno javno objavljati povprečno letno porabo goriva in emisije CO₂ na prepluto razdaljo in prepeljani tovor pri plovbah. To se zdi v nasprotju z novo spremenjeno določbo člena 9(1)(f) (novo besedilo) predloga, po katerem naj bi bilo vsakršno spremljanje prepeljanega tovora (po posameznih plovbah) prostovoljno, saj je prepeljani tovor tukaj parameter prostovoljnega spremljanja; predlagana sprememba zato ni v skladu s sistemom zbiranja podatkov IMO. Poleg tega se zdi, da parameter nosilnosti ladje – kljub temu, da je bila v členu 3(p) in členu 11(3)(a)(xi) predloga dodana opredelitev nosilnosti ladje – ni dosledno vključen v vse člene predloga, kar bi se lahko razlagalo kot pomanjkanje zaupanja Komisije v učinkovitost sistema zbiranja podatkov IMO.

3.2 Spremembe člena 11(2) in člena 3 (d) predloga o zamenjavi družbe so dobrodošle, saj se s tem uvaja odgovornost prejšnjega lastnika, kar je doslej zelo manjkalo v primerih, ko je v poročevalnem obdobju prišlo do zamenjave družbe. Opredelitev pojmov „družba“ in „poročevalno obdobje“ ter dodelitev obveznosti spremljanja in poročanja v primeru zamenjave družbe sta zdaj bolj v skladu z vzporednimi določbami svetovnega sistema zbiranja podatkov IMO. Kljub temu se zdi, da novi opis ni dovolj natančen za določitev razmerja med „staro“ in „novo“ družbo. Za čim večjo pravno jasnost bi bil lahko novi lastnik pravno odgovoren takoj po dokončanju postopka zamenjave. Predlagani člen 11(2) (novo besedilo) bi se lahko spremenil tako:

„2. V primeru zamenjave družbe prejšnja družba čim prej po dokončanju postopka zamenjave in največ tri mesece po njem Komisiji in organom zadevne države zastave predloži poročilo, ki zajema iste elemente kot poročilo o emisijah, vendar samo za obdobje, ko je bila sama odgovorna za izvajanje dejavnosti. Nova družba zagotovi, da vse ladje takoj po dokončanju postopka zamenjave izpolnjujejo zahteve te uredbe.“

V Bruslju, 15. maja 2019

Predsednik
Evropskega ekonomsko-socialnega odbora
Luca JAHIER