



H R V A T S K I S A B O R
Odbor za europske poslove

Klasa: 022-03/19-03/53
Urbroj: 6521-31-19-01
Zagreb, 10. travnja 2019.

ODBOR ZA VANJSKU POLITIKU
Predsjednik Miro Kovač

ODBOR ZA ZAŠTITU
OKOLIŠA I PRIRODE
Predsjednik Ivan Vilibor Sinčić

Poštovani predsjednici odbora,

Odbor za europske poslove na temelju članka 154. stavka 1. Poslovnika Hrvatskoga sabora prosljeđuje Odboru za vanjsku politiku i Odboru za zaštitu okoliša i prirode stajalište o dokumentu Europske unije iz Radnog programa za razmatranje stajališta Republike Hrvatske za 2019. godinu:

Stajalište Republike Hrvatske o
Prijedlogu uredbe Europskog parlamenta i Vijeća o izmjeni Uredbe (EU) 2015/757
kako bi se na odgovarajući način uzeo u obzir globalni sustav prikupljanja podataka
o potrošnji loživih ulja na brodovima
COM (2019) 38

koje je Koordinacija za vanjsku i europsku politiku i ljudska prava Vlade Republike Hrvatske usvojila Zaključkom: Klasa: 022-03/19-07/148, Urbroj: 50301-23/22-19-3 na sjednici održanoj 26. ožujka 2019. godine.

Predmetni Prijedlog uredbe Komisija je dostavila Hrvatskom saboru 5. veljače 2019., u sklopu nove inicijative iz Programa rada Europske komisije za 2019. „Provedba Pariškog sporazuma“, te je u tijeku njegovo donošenje u Europskom parlamentu i Vijeću Europske unije.

U skladu s člankom 154. stavkom 2. Poslovnika Hrvatskoga sabora, molim vas da Odboru za europske poslove dostavite mišljenje o Stajalištu Republike Hrvatske najkasnije do 10. svibnja 2019. godine.

S poštovanjem,

PREDSJEDNIK ODBORA
Domagoj Ivan Milošević

U prilogu: - Stajalište Republike Hrvatske o COM (2019) 38
- COM (2019) 38

Na znanje: - INFODOK služba

PRIJEDLOG STAJALIŠTA RH

Naziv dokumenta (na hrvatskom i engleskom):

Prijedlog uredbe Europskoga parlamenta i Vijeća o izmjeni Uredbe (EU) 2015/757 kako bi se na odgovarajući način uzeo u obzir globalni sustav prikupljanja podataka o potrošnji loživih ulja na brodovima

Proposal for a Regulation of the European Parliament and of the Council amending Regulation (EU) 2015/757 in order to take appropriate account of the global data collection system for ship fuel oil consumption data

Brojčana oznaka dokumenta: ST 6117/19

Nadležno TDU za izradu prijedloga stajališta (nositelj izrade stajališta), ustrojstvena jedinica i službenik/ica:

Nadležno tijelo državne uprave: Ministarstvo zaštite okoliša i energetike

Ustrojstvena jedinica: Uprava za klimatske aktivnosti, održivi razvoj i zaštitu zraka, tla i od svjetlosnog onečišćenja

Nadležni službenik/ica: Madlena Ožanić, viša stručna savjetnica,
Služba za klimatske aktivnosti i zaštitu ozonskog sloja;
tel. 01 3717 136, e-mail: madlena.ozanic@mzoe.hr

Zamjena: Višnja Grgasović, voditeljica Službe za klimatske aktivnosti i zaštitu ozonskog sloja; tel. 01 3717 217, e-mail: visnja.grgasovic@mzoe.hr

Nadležni službenik/ica u MVEP (Sektor za COREPER I):

Martina Mitak, e-mail: martina.mitak@mvep.hr

Nadležna radna skupina Vijeća EU i nadležni službenik/ica u SP RH pri EU:

Radna skupina za okoliš

Nataša Kačić -Bartulović; natasa.kacic-bartulovic@mvep.hr

Osnovne sadržajne odredbe prijedloga EU:

Od siječnja 2018. godine, brodovi koji obavljaju pomorski prijevoz povezan s Europskim gospodarskim prostorom (EGP) počeli su s obvezama praćenja emisija ugljikova dioksida od 2019. godine i s obvezama izvješćivanja o emisijama ugljikova dioksida u skladu s Uredbom (EU) 2015/757 o praćenju emisija ugljikova dioksida iz pomorskog prometa, izvješćivanju o njima i njihovoj verifikaciji te o izmjeni Direktive 2009/16/EZ (u daljnjem tekstu: Uredba (EU) 2015/757). Obveze praćenja podataka o potrošnji loživih ulja na brodovima počinju se primjenjivati od 2019. godine, a izvješćivanja 2020. godine u globalnom sustavu prikupljanja podataka Međunarodne pomorske organizacije (*International Maritime Organization Data Collection System* – u daljnjem tekstu: globalni sustav IMO DCS). Kako bi se pojednostavile

obveze izvješćivanja koje brodarska društva imaju u oba sustava, u Prijedlogu uredbe o izmjeni Uredbe (EU) 2015/757, predlažu se sljedeće izmjene:

Članak 3. i članak 11. stavak 2.

U definicijama pojmova „društvo” i „razdoblje izvješćivanja” kao i pri raspodjeli obveza praćenja i izvješćivanja u slučaju promjene društva uzimaju se u obzir odredbe globalnog sustava IMO DCS. Time će se osigurati da isti pravni subjekti prate i izvješćuju u skladu s Uredbom (EU) 2015/757 i na temelju globalnog sustava IMO DCS.

Članak 6. stavak 3., članak 9. stavak 1., članak 10., članak 11. stavak 3., članak 21. stavak 2. i Prilog II. dio A. točka 1.

Odredbe globalnog sustava IMO DCS koje se odnose na podatke koje treba pratiti i o njima izvješćivati jednom godišnje, trebalo bi uzeti u obzir kako bi se osiguralo prikupljanje podataka o djelatnostima brodova koje su obuhvaćene u oba sustava. U tu bi svrhu trebalo definirati „nosivost u tonama” i prijaviti je kao obvezni parametar, dok „prevezeni teret” ostaje kao neobvezan parametar za praćenje za ona društva koja žele dati izračun prosječne energetske učinkovitosti svojih brodova na temelju prevezenog tereta. Postojeći parametar „vrijeme provedeno na moru” koji se upotrebljava u sektoru pomorskog prometa EU-a trebalo bi zamijeniti definicijom „sati plovidbe” iz globalnog sustava IMO DCS. Konačno, „prijeđenu udaljenost” trebalo bi izračunati na temelju opcija zadržanih u skladu s odgovarajućim smjernicama za globalni sustav IMO DCS.

Članak 6. stavak 3.

U pogledu minimalnog sadržaja planova praćenja potrebna je racionalizacija kako bi se uzele u obzir „Smjernice za izradu plana upravljanja energetskom učinkovitošću broda” (SEEMP) koje je izdao IMO, osim odredbi koje su potrebne kako bi se osiguralo da se u skladu s Uredbom (EU) 2015/757 prate i prijavljuju samo podaci koji se odnose na EU.

Prijedlogom izmjene Uredbom (EU) 2015/757 se zadržavaju neki relevantni elementi Uredbe:

- Zadržava se područje primjene u smislu brodova i djelatnosti obuhvaćenih Uredbom EU-a o MRV-u (čime se obuhvaćaju brodovi većih od 5 000 BT koji pristaju u luke EGP-a za potrebe pomorskog prijevoza). Djelatnosti brodova koje se ne smatraju pomorskim prijevozom, kao što su jaružanje, polaganje cjevovoda i djelatnosti pomoćnih objekata na moru i dalje ne podliježu zahtjevima u pogledu praćenja i izvješćivanja o emisijama.

- Zadržava se praćenje emisija ugljikova dioksida iz brodova u lukama EU-a te zasebno izvješćivanje kako bi se potaknula primjena dostupnih mjera za smanjenje emisija u lukama EGP-a iz pomorskog prometa. Ostaje propisano praćenje i podataka o putovanjima unutar svake države članice EU-a te izvješćivanje o njima kako bi se tijelima država članica omogućilo da raspolažu pouzdanim i usporedivim podacima o njihovim nacionalnim emisijama iz pomorskog prometa. Ostaju također postojeće odredbe koje se odnose na verifikaciju podataka koju provode akreditirani verifikatori kako bi se osigurali pouzdane informacije usporedive tijekom duljeg vremena na kojima će se temeljiti buduće odluke koje

će se donositi na razini EU-a ili na svjetskoj razini.

- Zadržavaju se odredbe Uredbe (EU) 2015/757 koje se odnose na objavljivanje podataka o emisijama i energetske učinkovitosti pojedinačnih brodova.

Razlozi za donošenje i pozadina dokumenta:

Na temelju Bijele knjige o jedinstvenom europskom prometnom području iz 2011. godine, EU je 2013. godine donijela strategiju postupnog uključivanja emisija iz pomorskog prometa u politiku EU-a za smanjenje emisija stakleničkih plinova. Prvi je korak bio taj da se u travnju 2015. godine donijela Uredbu (EU) 2015/757 koja je dopunjena 2016. godine dvjema delegiranim i dvjema provedbenim uredbama (EU) (Uredba 2016/1928 o određivanju prevezenog tereta za kategorije brodova osim putničkih, ro-ro i kontejnerskih brodova, Uredba 2016/1927 o predlošcima za planove praćenja, izvješća o emisijama i dokumente o usklađenosti u skladu s Uredbom (EU) 2015/757, Uredba 2016/2072 o aktivnostima verifikacije i akreditaciji verifikatora u skladu s Uredbom (EU) 2015/757 i Uredba 2016/2071 o izmjeni Uredbe (EU) 2015/757 u pogledu metoda praćenja emisija ugljikova dioksida i pravila za praćenje drugih relevantnih informacija). U skladu s Uredbom (EU) 2015/757, brodovi veći od 5 000 bruto tona, moraju izvješćivati o svojim godišnjim emisijama ugljikova dioksida i drugim relevantnim informacijama koje proizlaze iz djelovanja njihovih brodova koji putuju do luka u EGP-u, polaze iz tih luka ili se nalaze u njima. Obveze za brodarska društva počele su se primjenjivati 2017. godine, kada su društva morala izraditi planove praćenja emisija i dostaviti ih akreditiranim verifikatorima. Praćenje potrošnje goriva, emisija ugljikova dioksida i energetske učinkovitosti započelo je 2018. godine, a prva izvješća o emisijama trebaju biti dostavljena u travnju 2019. godine.

Nakon stupanja na snagu Pariškog sporazuma i donošenja Uredbe (EU) 2015/757, Odbor za zaštitu morskog okoliša (MEPC) Međunarodne pomorske organizacije (IMO), donio je 2016. godine izmjenu Konvencije MARPOL o uspostavi pravnog okvira za globalni sustav prikupljanja podataka o potrošnji loživih ulja na brodovima (globalni sustav IMO DCS). U okviru globalnog sustava IMO DCS, obveze praćenja počinju se primjenjivati 2019. godine, a izvješćivanje započinje 2020. godine.

Stoga će od siječnja 2019. godine brodovi koji obavljaju pomorski prijevoz na području Europskog gospodarskog prostora morati ispunjavati zahtjeve u pogledu praćenja i izvješćivanja u skladu s Uredbom (EU) 2015/757 i globalnim sustavom IMO DCS.

Glavni cilj ovog zakonodavnog prijedloga je izmijeniti Uredbu (EU) 2015/757, kako bi se na odgovarajući način uzeo u obzir novi globalni sustav IMO DCS i kako bi se, koliko je to moguće, pojednostavnilo i smanjilo administrativno opterećenje za brodarske kompanije, dok ciljevi Uredbe (EU) 2015/757 ostaju isti.

Iako oba sustava imaju mnogo sličnosti, postoji nekoliko razlika između Uredbe (EU) 2015/757 i globalnog sustava IMO DCS-a:

Upravljanje: Pod globalnim sustavom IMO DCS, brodarske kompanije izvješćuju svoju državu zastavu dok su prema Uredbi (EU) 2015/757 svi brodovi koji pristaju u lukama EGP-a, bez obzira na njihovu zastavu, obvezni izvješćivati Europsku komisiju (u daljnjem tekstu: EK) i države zastave EU-a. To znači da se u okviru IMO DCS-a vrlo značajan dio emisija povezanih s EU ne prijavljuje EK jer se procjenjuje da polovicu emisija povezanih s EU uzrokuju brodovi koji plove pod zastavama koje nisu iz EU.

Opseg (obuhvaćeni brodovi, putovanja i aktivnosti): globalni sustav IMO DCS primjenjuje se na brodove koji su uključeni u međunarodni promet, dok Uredba (EU) 2015/757 dodatno obuhvaća domaći (unutar države članice) te obuhvaća brodove iznad 5 000 BT koji obavljaju prijevoza putnika ili tereta u komercijalne svrhe. Globalni sustav IMO DCS uključuje sve tipove brodova iznad 5 000 BT koji obavljaju međunarodna putovanja.

Definicije: definicije nekih pojmova („tvrtka”, „izvještajno razdoblje”) su različite u oba sustava, što potencijalno može dovesti do različitog pripisivanja odgovornosti i različitih vremenskih rokova za ispunjavanje obveza izvješćivanja.

Parametri praćenja: glavna razlika je u tome što Uredba (EU) 2015/757 uključuje prevezeni teret kao jedan od parametara koji se koristi za izračun prosječne operativne energetske učinkovitosti pojedinih brodova, dok globalni sustav IMO DCS uključuje kapacitet brodova. Nadalje, ta dva sustava koriste različite definicije pojmova „prevaljena udaljenost” i „vrijeme provedeno na moru”.

Planovi i obrasci za praćenje i izvješćivanje: Uredba (EU) 2015/757 zahtijeva uporabu obveznog obrasca za plan praćenja, dok je u globalnom sustavu IMO DCS dan samo preporučeni predložak. U oba sustava brodarsko društvo je odgovorno za praćenje i izvješćivanje.

Verifikacija: Uredba (EU) 2015/757 primjenjuje se na sve brodove koji pristaju u luke u EGP-a i zahtijeva verifikaciju podataka od treće strane, verifikatora, kako bi se osigurala točnost dostavljenih podataka te se temelji na međunarodno dogovorenim ISO standardima i specifičnim pravilima EU-a za verifikaciju a verifikatori podliježu nadzoru nacionalnih akreditacijskih tijela. U globalnom sustavu IMO DCS, država zastava provjerava podatke u skladu s nacionalnim pravilima, uzimajući u obzir smjernice IMO-a.

Dokazivanje usklađenosti: oba sustava koriste dokumente o usklađenosti kako bi brodovi mogli pokazati da su u skladu s odgovarajućim propisima. U skladu s odredbama Uredbe (EU) 2015/757, verifikatori izdaju dokumente o usklađenosti, dok u globalnom sustavu IMO DCS to osiguravaju nadležna tijela države zastave.

Transparentnost: slično kao i u drugim sektorima, Uredba (EU) 2015/757 uključuje objavljivanje godišnjih izvješća EK na temelju podataka „po brodu”, agregirano za sva

putovanja. Time se dionicima i općoj javnosti pružaju informacije o emisijama i energetske učinkovitosti pojedinih brodova. Za razliku od Uredbe (EU) 2015/757, u globalnom sustavu IMO DCS centralna baza podataka IMO-a sadržavat će anonimne podatke o brodu i njime će upravljati Tajništvo IMO-a te će biti dostupna samo državama članicama IMO-a i neće biti dostupna javnosti.

Status dokumenta:

EK je 4. veljače 2019. godine objavila Prijedlog izmjene Uredbe (EU) 2015/757 kako bi se na odgovarajući način uzeo u obzir globalni sustav prikupljanja podataka o potrošnji loživih ulja na brodovima. Na sastanku Radne skupine za okoliš (WPE), 28. veljače 2019. godine EK je predstavila Prijedlog izmjene Uredbe (EU) 2015/757 (ST 6117 2019 INIT), Prilog prijedlogu izmjene Uredbe (EU) 2015/757 te procjenu učinka Uredbe (ST 6117 2019 ADD 2).

Stajalište RH:

RH podržava prijedlog teksta ove Uredbe jer predstavlja novi korak u smanjenju administrativnog opterećenja za brodove koji obavljaju djelatnosti pomorskog prijevoza i obuhvaćeni su Uredbom (EU) 2015/757 i globalnim sustavom IMO DCS, a pri tome se ne mijenjaju bitni ciljevi djelovanja EU-a u pogledu smanjenja emisija stakleničkih plinova iz pomorskog prometa.

Stajališta DČ, EK i Predsjedništva EU:

DČ uglavnom još analiziraju prijedlog Uredbe te su na sastanku WPE 28. veljače nakon što je EK predstavila prijedlog Uredbe iznijele svoja inicijalna mišljenja.

Pozdravljaju raspravu o ovom dosjeu, no izražavaju zabrinutost oko administrativnog opterećenja (EE, CY, DE), nejasna im je dobrovoljna priroda izvješćivanja o prevezenom teretu (FR, DE, DK). MT izražava zabrinutost za verifikaciju i transparentnost te smatra da treba poštovati vlasti zemlje zastave. FR je motivirana za brzi napredak u ovom dosjeu i zahvaljuje na harmonizaciji definicija. DK se nada da će se za dobrovoljno izvješćivanje uzimati u obzir vrijeme provedeno na moru, no detaljne komentare vezano za prevezeni teret će iznijeti na idućim raspravama. ES se slaže s pristupom EK. PT načelno podržava ovaj dosje, no postavlja pitanje zašto je brisana „*home port*“ te navodi da u članku 6.3.b nije jasno koja kompanija izvještava. LV ističe da je potrebno voditi računa da operateri imaju dovoljno vremena za dostavu planova praćenja.

EK navodi da će provjeriti uzimaju li se u obzir verifikatori iz trećih zemalja i nadalje objašnjava da je prevezeni teret neobavezni parametar. Vezano za članak 6., dostavit će dodatne informacije. Namjera EK je da uskladi ciljeve ove uredbe s administrativnim opterećenjem. Uredba će se primjenjivati od 1. siječnja nakon godine stupanja na snagu uredbe te će biti dovoljno vremena za prilagodbu operatera. Također, EK smatra da neće trebati ažurirati planove praćenja.

Sporna/otvorena pitanja za DČ, EK i Predsjedništvo EU:

/

Stav RH o spornim/otvorenim pitanjima:

/

Postojeće zakonodavstvo RH i potreba njegove izmjene slijedom usvajanja dokumenta:

Donošenjem ove Uredbe koja se potom neposredno primjenjuje u državama članicama, neće biti potrebno mijenjati postojeće zakonodavstvo.

Utjecaj provedbe dokumenta na proračun:

Za sada nije poznato hoće li imati utjecaja na proračun RH.



Bruxelles, 4.2.2019.
COM(2019) 38 final

2019/0017 (COD)

Prijedlog

UREDBE EUROPSKOG PARLAMENTA I VIJEĆA

o izmjeni Uredbe (EU) 2015/757 kako bi se na odgovarajući način uzeo u obzir globalni sustav prikupljanja podataka o potrošnji loživih ulja na brodovima

(Tekst značajan za EGP)

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

OBRAZLOŽENJE

1. KONTEKST PRIJEDLOGA

• Razlozi i ciljevi prijedloga

Klimatske promjene velik su problem te je potrebno hitno pristupiti njegovu rješavanju. Stoga je i cilj Pariškog sporazuma da se povećanje globalne temperature zadrži na razini koja je znatno niža od 2 °C u odnosu na razine iz predindustrijskog razdoblja te da se nastoji ograničiti povećanje temperature na 1,5 °C tako što će se u svim zemljama znatno smanjiti emisije stakleničkih plinova.

Klimatskim promjenama pridonosi i svjetski pomorski promet u kojem se, zbog velike potrošnje fosilnih goriva, stvaraju znatne emisije stakleničkih plinova. Procjenjuje se da emisije stakleničkih plinova iz međunarodnog pomorskog prometa čine oko 2–3 posto ukupnih globalnih emisija stakleničkih plinova. To je više od emisija bilo koje države EU-a. Da je sektor pomorskog prometa država, bio bi šesta država u svijetu po emisijama. Taj sektor ima isto tako znatan utjecaj i na razini EU-a: od ukupnih emisija stakleničkih plinova EU-a 2015. 13 % bilo je iz prometnog sektora¹. Međutim, pomorski promet jedini je sektor koji nije izričito obuhvaćen ciljem smanjenja emisija EU-a ili posebnim mjerama za njihovo ublažavanje.

U budućnosti će se obujam pomorske trgovine vjerojatno sve više povećavati, što će dovesti do znatnog povećanja povezanih emisija stakleničkih plinova ako se brzo ne uspostave mjere za njihovo ublažavanje. Prema studiji² Međunarodne pomorske organizacije (IMO), do 2050. globalne emisije iz pomorskog prometa mogle bi se, ovisno o budućem razvoju događaja u području gospodarstva i energetike, povećati za od 50 % do 250 %. Na razini EU-a emisije CO₂ iz pomorskog prometa povećale su se za 48 % od 1990. do 2008. te se očekuje da će se do 2050. povećati za 86 % iznad razina iz 1990. usprkos činjenici da je IMO 2011. donio minimalne standarde energetske učinkovitosti za nove brodove³. Ako se ništa ne učini kako bi se pokušao riješiti problem tih emisija, ugrozit će se ostvarivanje ciljeva Pariškog sporazuma i poništiti nastojanja drugih sektora.

Na temelju Bijele knjige EU-a o prometu iz 2011. EU je 2013. donio strategiju postupnog uključivanja emisija iz pomorskog prometa u politiku EU-a za smanjenje emisija stakleničkih plinova⁴. Prvi je korak bio taj da su u travnju 2015. Europski parlament i Vijeće donijeli Uredbu (EU) 2015/757⁵ o praćenju emisija ugljikova dioksida iz pomorskog prometa, izvješćivanju o njima i njihovoj verifikaciji („Uredba EU-a o MRV-u”), koja je dopunjena

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 Rezolucija IMO-a MEPC.203(62)

⁴ COM (2013) 479.

⁵ Uredba (EU) 2015/757 Europskog parlamenta i Vijeća od 29. travnja 2015. o praćenju emisija ugljikova dioksida iz pomorskog prometa, izvješćivanju o njima i njihovoj verifikaciji te o izmjeni Direktive 2009/16/EZ (SL L 123, 19.5.2015., str. 55.).

2016. dvjema delegiranim⁶ i dvjema provedbenim uredbama⁷. Uredba EU-a o MRV-u izrađena je u svrhu:

- prikupljanja pouzdanih i provjerenih podataka o emisijama CO₂ za sve brodove (bruto tonaže veće od 5 000) koji pristaju u lukama u Europskom gospodarskom prostoru (EGP), uključujući emisije CO₂ iz tih brodova dok se nalaze u lukama,
- pružanja pouzdanih informacija potrebnih za buduće odlučivanje pri oblikovanju politika i provedbu alata politike, kao i za provedbu međunarodnih ciljeva ili mjera (npr. o energetskej učinkovitosti),
- osiguravanja potrebne transparentnosti podataka radi poticanja primjene novih tehnologija i operativnih mjera kako bi brodovi bili „zeleniji”.

U skladu s Uredbom EU-a o MRV-u, brodarska društva moraju izvješćivati o svojim godišnjim emisijama CO₂ i drugim relevantnim informacijama koje proizlaze iz djelovanja njihovih brodova koji putuju do luka u EGP-u, polaze iz tih luka ili se nalaze u njima. Obveze za brodarska društva počele su se primjenjivati 2017., kada su društva morala sastaviti planove praćenja i dostaviti ih akreditiranim verifikatorima. Praćenje potrošnje goriva, emisija CO₂ i energetske učinkovitosti započelo je 2018., a prva izvješća o emisijama trebaju biti dostavljena u travnju 2019.

Nakon stupanja na snagu Pariškog sporazuma i donošenja Uredbe EU-a o MRV-u Odbor za zaštitu morskog okoliša (MEPC) IMO-a donio je 2016. izmjene Konvencije MARPOL o uspostavi pravnog okvira za globalni sustav prikupljanja podataka o potrošnji loživih ulja na brodovima („globalni sustav IMO DCS”). Detalji i načini provedbe globalnog sustava IMO DCS naknadno su dogovoreni u obliku „smjernica” koje su donijeli MEPC 70 u listopadu 2016. i MEPC 71 u srpnju 2017. U okviru globalnog sustava IMO DCS, obveze praćenja počinju se primjenjivati 2019., a izvješćivanje započinje 2020.

Stoga će od siječnja 2019. brodovi koji obavljaju pomorski prijevoz povezan s EGP-om morati ispunjavati zahtjeve u pogledu praćenja i izvješćivanja u skladu s Uredbom EU-a o MRV-u i globalnim sustavom IMO DCS.

Supostojanje tih dvaju sustava praćenja, izvješćivanja i verifikacije na razini EU-a i na globalnoj razini predviđeno je Uredbom EU-a o MRV-u. U članku 22. te uredbe navodi se sljedeće: „U slučaju da se postigne međunarodni sporazum o globalnom sustavu za praćenje emisija stakleničkih plinova, izvješćivanje o njima i njihovu verifikaciju (...), Komisija je

⁶ Delegirana uredba Komisije (EU) 2016/2072 o aktivnostima verifikacije i akreditaciji verifikatora u skladu s Uredbom (EU) 2015/757 (SL L 320, 26.11.2016., str. 5.) i Delegirana uredba Komisije (EU) 2016/2071 od 22. rujna 2016. o izmjeni Uredbe (EU) 2015/757 Europskog parlamenta i Vijeća u pogledu metoda praćenja emisija ugljikova dioksida i pravila za praćenje drugih relevantnih informacija (SL L 320, 26.11.2016., str. 1.).

⁷ Provedbena uredba Komisije (EU) 2016/1927 od 4. studenoga 2016. o predlošcima za planove praćenja, izvješća o emisijama i dokumente o usklađenosti u skladu s Uredbom (EU) 2015/757 Europskog parlamenta i Vijeća o praćenju emisija ugljikova dioksida iz pomorskog prometa, izvješćivanju o njima i njihovoj verifikaciji (SL L 299, 5.11.2016., str. 1.–21.) i Provedbena uredba Komisije (EU) 2016/1928 od 4. studenoga 2016. o određivanju prevezenog tereta za kategorije brodova osim putničkih, ro-ro i kontejnerskih brodova na temelju Uredbe (EU) 2015/757 Europskog parlamenta i Vijeća o praćenju emisija ugljikova dioksida iz pomorskog prometa, izvješćivanju o njima i njihovoj verifikaciji (SL L 299, 5.11.2016., str. 22.–25.).

dužna preispitati ovu Uredbu i, ako je to potrebno, predložiti izmjene ove Uredbe kako bi se osigurala usklađenost s tim međunarodnim sporazumom.”

Stoga je glavni cilj ovog prijedloga izmijeniti Uredbu EU-a o MRV-u kako bi se na odgovarajući način uzeo u obzir novi globalni sustav IMO DCS i kako bi se, koliko je to moguće, pojednostavnilo i smanjilo administrativno opterećenje za poduzeća i uprave, dok ciljevi Uredbe EU-a o MRV-u ostaju isti.

- **Dosljednost s postojećim odredbama politike u određenom području**

Predložene izmjene Uredbe EU-a o MRV-u u skladu su s postojećim odredbama politike u predmetnom području jer ne bi trebale dovesti u pitanje ključne ciljeve EU-ova sustava MRV te su, općenitije, u skladu s klimatskom politikom EU-a. Konkretno, cilj je prijedloga očuvati predviđeni pozitivan učinak Uredbe EU-a o MRV-u u smislu prikupljanja pouzdanih i verificiranih podataka, pružanja podloge za buduće odlučivanje pri oblikovanju politike te poticanja primjene mjera energetske učinkovitosti i prihvatanja energetski učinkovitih oblika ponašanja u pomorskom prometu.

Osim toga, u ovom se Prijedlogu primjenjuje pristup utvrđen u drugim politikama EU-a o smanjenju emisija u kojima praćenje emisija stakleničkih plinova, izvješćivanje o njima i njihova verifikacija imaju temeljnu ulogu u osiguravanju učinkovite provedbe klimatskih politika EU-a, kao primjerice u okviru sustava trgovanja emisijskim jedinicama stakleničkih plinova. Prijedlog je u skladu s odredbama o transparentnosti utvrđenima u okviru sustava EU-a za trgovanje emisijama (ETS EU-a), uključujući verifikaciju koju provode treće strane.

- **Dosljednost u odnosu na druge politike Unije**

EU je u ožujku 2015. podnio UNFCCC-u nacionalno utvrđene doprinose (NDC) EU-a i njegovih država članica kojima se obvezuju postići obvezujući cilj u smislu domaćeg smanjenja emisija stakleničkih plinova u cjelokupnom gospodarstvu za najmanje 40 % do 2030. u odnosu na razine iz 1990., u skladu s okvirom klimatske i energetske politike za 2030. koji je Europsko vijeće odobrilo u listopadu 2014. i koji je potom donesen u obliku zakonodavnih akata⁸. Svi sektori moraju pridonijeti prelasku na niskougljično gospodarstvo i Pariškom sporazumu.

Prijedlog je u skladu sa strategijom mobilnosti s niskim razinama emisija u kojoj se upućuje na mjere za daljnje smanjivanje emisija stakleničkih plinova u prometu u okviru širih nastojanja u cilju dekarbonizacije koje je EU poduzeo i na koju se obvezao, uključujući za razdoblje do 2030.⁹

Uredbom EU-a o MRV-u osigurava se dobivanje pouzdanih informacija o emisijama CO₂ iz pojedinačnih brodova te je stoga ključna za lakše donošenje budućih odluka na razini Unije i za upravljanje mogućim budućim klimatskim politikama u tom sektoru. Prijedlogom se štiti to ključno načelo. Uredba EU-a o MRV-u, kao postojeći instrument politike EU-a, prvi je korak u pravom smjeru i treba služiti kao osnova za daljnju izradu politika.

⁸ Direktiva (EU) 2018/410, Uredba (EU) 2018/842 i Uredba (EU) 2018/841 o upotrebi zemljišta.

⁹ COM (2016) 501.

Prijedlog je i u skladu s načelom energetske unije „energetska učinkovitost na prvom mjestu” jer bi se njime trebala ojačati provedba mjerâ energetske učinkovitosti u sektoru pomorskog prometa.

2. PRAVNA OSNOVA, SUPSIDIJARNOST I PROPORCIONALNOST

- **Pravna osnova**

Člancima od 191. do 193. Ugovora o funkcioniranju Europske unije (UFEU) potvrđuju se i određuju nadležnosti EU-a u području klimatskih promjena. Pravna je osnova ovog Prijedloga članak 192. UFEU-a.

- **Supsidijarnost (za neisključivu nadležnost)**

U skladu s načelom supsidijarnosti iz članka 5. Ugovora o Europskoj uniji, ciljevi ovog Prijedloga mogu se postići samo prijedlogom Komisije na razini EU-a s obzirom na to da se prijedlogom namjerava izmijeniti postojeće zakonodavstvo EU-a.

Prednost je prikupljanja i objavljivanja podataka o emisijama brodova i energetske učinkovitosti na razini EU-a u tome što su rezultati potpuno usporedivi jer se temelje na jedinstvenom skupu zahtjeva. Time se bolje pridonosi uklanjanju tržišnih prepreka koje nastaju zbog nedostatka informacija.

- **Proporcionalnost**

Prijedlog je u skladu s načelom proporcionalnosti jer ne prelazi ono što je potrebno za ostvarivanje ciljeva Uredbe EU-a o MRV-u, a istodobno osigurava pravilno funkcioniranje unutarnjeg tržišta i konkurentnost europskog sektora pomorskog prometa.

- **Odabir instrumenta**

Ovaj Prijedlog uredbe o izmjeni proizlazi iz činjenice da se prijedlogom mijenja postojeća Uredba EU-a o MRV-u.

3. REZULTATI *EX POST* EVALUACIJA, SAVJETOVANJA S DIONICIMA I PROCJENE UČINAKA

- ***Ex post* evaluacije/provjere primjerenosti postojećeg zakonodavstva**

Bitno je napomenuti da se preispitivanje Uredbe EU-a o MRV-u provodi bez prethodne evaluacije jer će ona biti moguća tek krajem 2019. nakon završetka prvog ciklusa usklađivanja. Stoga evaluacija postojeće Uredbe EU-a o MRV-u nije bila dio pripremnih aktivnosti te se ocjena opcija politike nije temeljila na njoj.

- **Savjetovanja s dionicima**

Predložene izmjene Uredbe EU-a o MRV-u u velikoj su mjeri u skladu s interesima koje su dionici izrazili u svojim odgovorima u internetskom javnom savjetovanju i ciljanoj elektroničkoj anketi. Organizacije civilnog društva, nacionalna akreditacijska tijela, istraživačke ustanove i građani/pojedinci uvelike podržavaju očuvanje nekih važnih ciljeva Uredbe EU-a o MRV-u pri njezinoj izmjeni. Ti ciljevi, među ostalim, uključuju osvještavanje javnosti o važnosti smanjenja emisija, pružanje pouzdanih informacija sudionicima na tržištu

o potrošnji goriva i energetske učinkovitosti te prikupljanje podataka potrebnih za donošenje utemeljenih odluka pri oblikovanju politika. Međutim, za sektor pomorskog prometa glavni je prioritet smanjenje administrativnog opterećenja. Države članice EGP-a i verifikatori u okviru EU-ova sustava MRV isto tako u velikoj mjeri podržavaju te ciljeve, posebno u pogledu prikupljanja pouzdanih podataka za izradu budućih politika i smanjenja administrativnog opterećenja.

- **Prikupljanje i primjena stručnih znanja**

Studije o projekcijama emisija oslanjaju se na relevantne podatke iz treće studije IMO-a o stakleničkim plinovima¹⁰ te su uzete u obzir, posebno kad je riječ o emisijama i predviđanjima emisija za međunarodni pomorski promet, kao i o mogućnosti smanjenja emisija iz međunarodnog pomorskog prometa s pomoću tehničkih i operativnih mjera.

- **Radni dokument službi – procjena učinka**

Izrađena je procjena učinka kako bi se analiziralo koji bi se elementi Uredbe EU-a o MRV-u mogli uskladiti s elementima globalnog sustava IMO DCS. Tim se dokumentom dopunjuje procjena učinka priložena prijedlogu iz 2013., koja je uključivala procjenu troškova povezanih s Uredbom EU-a o MRV-u. Osim toga, novi radni dokument službi koji sadržava predmetnu procjenu učinka temelji se na početnoj procjeni učinka objavljenoj u lipnju 2017. i javnom savjetovanju koje je završilo u prosincu 2017.

Odbor za nadzor regulative Europske komisije ocijenio je nacrt procjene učinka i izdao pozitivno mišljenje 13. srpnja 2018. Odbor je dao preporuke za daljnje poboljšanje izvješća i one su uzete u obzir u revidiranom izvješću. Sažetak procjene učinka i mišljenje Odbora za nadzor regulative objavljeni su na internetskim stranicama Komisije¹¹.

Imajući na umu potrebu očuvanja ključnih ciljeva Uredbe EU-a o MRV-u, unaprijed je utvrđeno da se dva elementa neće usklađivati: upravljanje i izvješćivanje o CO₂. Smatralo se da usklađivanje upravljanja ne dolazi u obzir jer bi podrazumijevalo da EU i njegove države članice mogu prikupljati podatke o emisijama samo za brodove koji plove pod zastavom države članice EU-a, zanemarujući emisije stakleničkih plinova koje brodovi koji ne plove pod zastavom države članice EU-a ispuštaju tijekom putovanja u kojima se koriste lukama u EGP-u. Osim toga, usklađivanje izvješćivanja o CO₂ značilo bi da brodovi ne bi dostavljali podatke o emisijama CO₂. To nikako ne bi bilo u skladu sa samim ciljem Uredbe EU-a o MRV-u koji se odnosi na razinu emisija CO₂ koje stvaraju brodovi i njihov utjecaj na klimu.

Imajući na umu ta ograničenja, u procjeni učinka ocijenjene su tri opcije politike navedene u nastavku.

Opcija 1. – osnovni scenarij

Ta opcija odražava ono što bi se dogodilo ako se ne poduzmu nikakve mjere.

Opcija 2. – pojednostavljivanje

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>.

U okviru ovog scenarija ocijenjene su razne mogućnosti usklađivanja u smislu: područja primjene, definicija, parametara praćenja, planova praćenja i obrazaca za praćenje, verifikacije i transparentnosti.

Opcija 3. – visok stupanj usklađenosti

Prema ovoj opciji, Uredba EU-a o MRV-u izmijenila bi se tako da se svi njezini tehnički aspekti usklade s globalnim sustavom IMO DCS, ali bi se doveo u pitanje njezin očekivani utjecaj na tržište.

Usporedbom navedenih triju opcija doneseni su zaključci navedeni u nastavku.

Odgovarajućim usklađivanjem definicija, parametara praćenja te planova praćenja i obrazaca za praćenje pridonosi se smanjenju administrativnog opterećenja za brodarska društva i nacionalna tijela te lakšem ispunjavanju obveza izvješćivanja u okviru dvaju sustava.

Time se istodobno ne ugrožavaju ciljevi koji se žele ostvariti postojećom Uredbom EU-a o MRV-u i njezini predviđeni pozitivni učinci.

S druge strane, usklađivanjem elemenata kao što su područje primjene, verifikacija i transparentnost snažno bi se utjecalo na ciljeve koji se žele ostvariti Uredbom EU-a o MRV-u, iako se pritom ne bi nužno pridonijelo znatnom smanjenju administrativnog opterećenja. Ako bi se uskladilo pitanje transparentnosti, izgubila bi se pogodnost raspolaganja podacima o energetske učinkovitosti na razini broda za poticanje primjene takvih mjera. Usklađivanje zahtjeva u pogledu verifikacije značilo bi odricanje od homogenog i neovisnog sustava verifikacije koji provodi treća strana. Konačno, usklađivanje područja primjene dovelo bi do nepotpunih informacija o emisijama povezanim s EGP-om.

Stoga je opcija 2. (pojednostavnjenje) opcija kojoj se daje prednost te se predlaže da se prema potrebi usklade elementi kao što su definicije, parametri praćenja, planovi praćenja i obrasci za praćenje.

- **Primjerenost propisa i pojednostavljivanje**

Predloženim pristupom koji se temelji na pojednostavnjenju smanjilo bi se opterećenje u pogledu ispunjavanja obveza u odnosu na scenarij bez promjena. Kako je prethodno objašnjeno, njime bi se pridonijelo smanjenju administrativnog opterećenja za brodarska društva i olakšalo ispunjavanje obveza izvješćivanja u okviru dvaju sustava praćenja, izvješćivanja i verifikacije. U tom se kontekstu pretpostavlja da su predloženim preispitivanjem Uredbe EU-a o MRV-u obuhvaćene potrebe s obzirom na REFIT kojim se zahtijeva da se istraži potencijal za pojednostavnjenje i poboljšanje učinkovitosti zakonodavstva EU-a.

- **Temeljna prava**

U ovom se Prijedlogu poštuju temeljna prava i načela koja su posebno priznata Poveljom Europske unije o temeljnim pravima. Konkretnije, njime se pridonosi cilju visoke razine zaštite okoliša u skladu s načelom održivog razvoja kako je utvrđeno u članku 37. Povelje Europske unije o temeljnim pravima.

4. UTJECAJ NA PRORAČUN

Prijedlog nema nikakav utjecaj na proračun Unije.

5. OSTALI ELEMENTI KOJE TREBA RAZRADITI

- **Detaljno obrazloženje posebnih odredbi prijedloga**

Kao odgovor na napredak koji je Odbor za zaštitu morskog okoliša (MEPC) ostvario na svojim sastancima u listopadu 2016. i srpnju 2017. kada je donio relevantne smjernice za globalni sustav IMO DCS, Komisija je izvršila analizu na temelju članka 22. Uredbe EU-a o MRV-u.

Namjera je prijedloga smanjiti administrativno opterećenje za brodove koji obavljaju djelatnosti pomorskog prijevoza i obuhvaćeni su Uredbom EU-a o MRV-u i globalnim sustavom IMO DCS, a pri tome ne mijenjati bitne ciljeve djelovanja EU-a u tom području.

Stoga se predlažu izmjene navedene u nastavku.

1. U definicijama pojmova „društvo” i „razdoblje izvješćivanja” kao i pri raspodjeli obveza praćenja i izvješćivanja u slučaju „promjene društva” treba uzeti u obzir usporedne odredbe globalnog sustava IMO DCS. Time će se osigurati da isti pravni subjekti prate i izvješćuju u skladu sa slično izračunanim razdobljima izvješćivanja za svoje brodove koji obavljaju djelatnosti pomorskog prijevoza povezane s EGP-om na temelju Uredbe EU-a o MRV-u i na temelju globalnog sustava IMO DCS. U tu će se svrhu izmijeniti članak 3. i članak 11. stavak 2. Uredbe EU-a o MRV-u.
2. Odredbe globalnog sustava IMO DCS koje se odnose na podatke koje treba pratiti i o njima izvješćivati jednom godišnje trebalo bi uzeti u obzir kako bi se osiguralo prikupljanje racionaliziranih podataka o djelatnostima brodova koje su obuhvaćene obama sustavima. U tu bi svrhu trebalo definirati „nosivost u tonama” i prijaviti je kao obvezni parametar, dok „prevezeni teret” ostaje kao neobvezan parametar za praćenje za ona društva koja žele dati izračun prosječne energetske učinkovitosti svojih brodova na temelju prevezenog tereta. Postojeći parametar „vrijeme provedeno na moru” koji se upotrebljava u sektoru pomorskog prometa EU-a trebalo bi zamijeniti definicijom „sati plovidbe” iz globalnog sustava IMO DCS. Konačno, „prijeđenu udaljenost” trebalo bi izračunati na temelju opcija zadržanih u skladu s odgovarajućim smjernicama za sustav IMO DCS. U tu će se svrhu izmijeniti članak 6. stavak 3., članak 9. stavak 1., članak 10., članak 11. stavak 3., članak 21. stavak 2. i Prilog II. dio A. točka 1. Uredbe EU-a o MRV-u.
3. U pogledu minimalnog sadržaja planova praćenja potrebna je racionalizacija kako bi se uzele u obzir „Smjernice za izradu plana upravljanja energetske učinkovitošću broda (SEEMP)” koje je izdao IMO, osim odredbi koje su potrebne kako bi se osiguralo da se u skladu s Uredbom EU-a o MRV-u prate i prijavljuju samo podaci koji se odnose na EU. U tu će se svrhu izmijeniti članak 6. stavak 3. Uredbe.

S druge strane, trebalo bi zadržati neke relevantne elemente Uredbe EU-a o MRV-u. Ti su elementi navedeni u nastavku.

1. Zadržava se područje primjene u smislu brodova i djelatnosti obuhvaćenih Uredbom EU-a o MRV-u (čime se obuhvaća većina brodova većih od 5 000 BT koji pristaju u luke EU-a za potrebe pomorskog prijevoza). Djelatnosti brodova koje se ne smatraju pomorskim prijevozom, kao što su jaružanje, polaganje cjevovoda i djelatnosti

pomoćnih objekata na moru, i dalje ne podliježu zahtjevima u pogledu praćenja i izvješćivanja.

2. Treba pratiti i emisije CO₂ iz brodova u lukama Unije te o njima zasebno izvješćivati kako bi se potaknula primjena dostupnih mjera za smanjenje emisija CO₂ u lukama EU-u i dodatno ojačala svijest o emisijama iz pomorskog prometa. Treba pratiti i podatke o putovanjima unutar svake države članice EU-a te izvješćivati o njima kako bi se tijelima država članica omogućilo da raspolažu pouzdanim i usporedivim podacima o njihovim nacionalnim emisijama iz pomorskog prometa. Postojeće odredbe o MRV-u koje se odnose na verifikaciju podataka koju provode akreditirane treće strane treba zadržati kako bi se očuvao EU-ov cilj osiguravanja pouzdanih informacija usporedivih tijekom duljeg vremena na kojima će se temeljiti buduće odluke koje će se donositi na razini EU-a ili na svjetskoj razini.
3. Treba zadržati i odredbe Uredbe EU-a o MRV-u koje se odnose na objavljivanje podataka o emisijama CO₂ i energetske učinkovitosti pojedinačnih brodova kako bi se uklonile tržišne prepreke koje sprječavaju primjenu energetski učinkovitijih tehnologija i ponašanja u sektoru.

Prijedlog

UREDBE EUROPSKOG PARLAMENTA I VIJEĆA

o izmjeni Uredbe (EU) 2015/757 kako bi se na odgovarajući način uzeo u obzir globalni sustav prikupljanja podataka o potrošnji loživih ulja na brodovima

(Tekst značajan za EGP)

EUROPSKI PARLAMENT I VIJEĆE EUROPSKE UNIJE,

uzimajući u obzir Ugovor o funkcioniranju Europske unije, a posebno njegov članak 192. stavak 1.,

uzimajući u obzir prijedlog Europske komisije,

nakon prosljeđivanja nacрта zakonodavnog akta nacionalnim parlamentima,

uzimajući u obzir mišljenje Europskoga gospodarskog i socijalnog odbora¹²,

uzimajući u obzir mišljenje Odbora regija¹³,

u skladu s redovnim zakonodavnim postupkom¹⁴,

budući da:

- (1) Pomorski promet utječe na globalnu klimu emisijama ugljikova dioksida (CO₂) iz brodova. Od ukupnih emisija stakleničkih plinova EU-a 2015. 13 % potjecalo je iz prometnog sektora¹⁵. Međunarodni pomorski promet i dalje je jedina vrsta prijevoza koja nije obuhvaćena obvezom Unije za smanjenje emisija stakleničkih plinova.
- (2) Svi bi gospodarski sektori trebali pridonijeti smanjenju emisija stakleničkih plinova u skladu s obvezom koju su suzakonodavci izrazili u Uredbi (EU) 2018/842 Europskog parlamenta i Vijeća¹⁶ i Direktivi (EU) 2018/410 Europskog parlamenta i Vijeća¹⁷.
- (3) U Rezoluciji Europskog parlamenta iz veljače 2014. o okviru klimatske i energetske politike do 2030. Komisija i države članice pozvane su da postave obvezujući cilj Unije do 2030. koji podrazumijeva smanjenje emisija stakleničkih plinova za najmanje

¹² SL C [...], [...], str. [...].

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 Uredba (EU) 2018/842 Europskog parlamenta i Vijeća od 30. svibnja 2018. o obvezujućem godišnjem smanjenju emisija stakleničkih plinova u državama članicama od 2021. do 2030. kojim se doprinosi mjerama u području klime za ispunjenje obveza u okviru Pariškog sporazuma i izmjeni Uredbe (EU) br. 525/2013 (SL L 156, 19.6.2018., str. 26.)

¹⁷ Direktiva (EU) 2018/410 Europskog parlamenta i Vijeća od 14. ožujka 2018. o izmjeni Direktive 2003/87/EZ radi poboljšanja troškovno učinkovitih smanjenja emisija i ulaganja za niske emisije ugljika te Odluke (EU) 2015/1814 (SL L 76, 19.3.2018., str. 3.)

40 % u odnosu na 1990. Europski parlament naveo je i da bi svi gospodarski sektori trebali pridonijeti smanjenju emisija stakleničkih plinova ako Unija namjerava ravnopravno sudjelovati u globalnim nastojanjima.

- (4) Europsko vijeće u svojim je zaključcima od 24. listopada 2014. poduprlo obvezujući cilj Unije u smislu domaćeg smanjenja emisija stakleničkih plinova za najmanje 40 % do 2030. u odnosu na 1990. Europsko vijeće naglasilo je i važnost smanjenja emisija stakleničkih plinova i rizika povezanih s ovisnosti o fosilnom gorivu u sektoru prometa te je pozvalo Komisiju da dodatno ispita instrumente i mjere za sveobuhvatan i tehnološki neutralan pristup, među ostalim, radi promicanja smanjenja emisija, obnovljivih izvora energije i energetske učinkovitosti u prometu.
- (5) Na temelju Bijele knjige Unije o prometu iz 2011.¹⁸ Komisija je 2013. donijela strategiju postupnog uključivanja emisija iz pomorskog prometa u politiku Unije za smanjenje emisija stakleničkih plinova¹⁹.
- (6) U travnju 2015. Europski parlament i Vijeće donijeli su Uredbu (EU) 2015/757 o praćenju emisija ugljikova dioksida iz pomorskog prometa, izvješćivanju o njima i njihovoj verifikaciji²⁰ („Uredba EU-a o MRV-u”), koja je dopunjena 2016. dvjema delegiranim uredbama²¹ i dvjema provedbenim uredbama²². Cilj je Uredbe EU-a o MRV-u prikupljanje podataka o emisijama iz pomorskog prometa koji će služiti za daljnje oblikovanje politika, kao i poticanje smanjenja emisija pružanjem informacija o učinkovitosti brodova relevantnim tržištima. Uredbom EU-a o MRV-u obvezuje se brodarska društva da na godišnjoj osnovi, počevši od 2018., prate potrošnju goriva, emisije CO₂ i energetske učinkovitost svojih brodova na putovanjima do luka u Europskom gospodarskom prostoru (EGP) i iz njih te da te podatke verificiraju i o njima izvješćuju. To se primjenjuje i na emisije CO₂ unutar luka u EGP-u. Prva izvješća o emisijama treba dostaviti do 30. travnja 2019.
- (7) U članku 22. Uredbe EU-a o MRV-u navodi se da će u slučaju da se postigne međunarodni sporazum o globalnom sustavu za praćenje, izvješćivanje i verifikaciju Komisija preispitati Uredbu EU-a o MRV-u i, ako je to potrebno, predložiti izmjene kako bi se osigurala usklađenost s tim međunarodnim sporazumom.

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 Uredba (EU) 2015/757 Europskog parlamenta i Vijeća od 29. travnja 2015. o praćenju emisija ugljikova dioksida iz pomorskog prometa, izvješćivanju o njima i njihovoj verifikaciji te o izmjeni Direktive 2009/16/EZ (SL L 123, 19.5.2015., str. 55.).

²¹ Delegirana uredba Komisije (EU) 2016/2072 o aktivnostima verifikacije i akreditaciji verifikatora u skladu s Uredbom (EU) 2015/757 Europskog parlamenta i Vijeća o praćenju emisija ugljikova dioksida iz pomorskog prometa, izvješćivanju o njima i njihovoj verifikaciji (SL L 320, 26.11.2016., str. 5.); Delegirana uredba Komisije (EU) 2016/2071 od 22. rujna 2016. o izmjeni Uredbe (EU) 2015/757 Europskog parlamenta i Vijeća u pogledu metoda praćenja emisija ugljikova dioksida i pravila za praćenje drugih relevantnih informacija (SL L 320, 26.11.2016., str. 1.).

²² Provedbena uredba Komisije (EU) 2016/1927 od 4. studenoga 2016. o predlošcima za planove praćenja, izvješća o emisijama i dokumente o usklađenosti u skladu s Uredbom (EU) 2015/757 Europskog parlamenta i Vijeća o praćenju emisija ugljikova dioksida iz pomorskog prometa, izvješćivanju o njima i njihovoj verifikaciji (SL L 299, 5.11.2016., str. 1.–21.); Provedbena uredba Komisije (EU) 2016/1928 od 4. studenoga 2016. o određivanju prevezenog tereta za kategorije brodova osim putničkih, ro-ro i kontejnerskih brodova na temelju Uredbe (EU) 2015/757 Europskog parlamenta i Vijeća o praćenju emisija ugljikova dioksida iz pomorskog prometa, izvješćivanju o njima i njihovoj verifikaciji (SL L 299, 5.11.2016., str. 22.–25.).

- (8) U skladu s Pariškim sporazumom donesenim u prosincu 2015. na 21. konferenciji stranaka Okvirne konvencije Ujedinjenih naroda o promjeni klime (UNFCCC)²³ Unija i njezine države članice obvezali su se na postizanje cilja smanjenja emisija na razini cjelokupnog gospodarstva. U okviru Međunarodne pomorske organizacije (IMO) u tijeku su nastojanja da se ograniče emisije u međunarodnom pomorskom prometu koja bi trebalo poticati. IMO je u listopadu 2016. donio²⁴ sustav prikupljanja podataka o potrošnji loživih ulja na brodovima („globalni sustav IMO DCS”).
- (9) S obzirom na supostojanje tih dvaju sustava praćenja, izvješćivanja i verifikacije Komisija je u skladu s člankom 22. Uredbe EU-a o MRV-u procijenila načine na koje bi se ta dva sustava mogla uskladiti kako bi se smanjilo administrativno opterećenje za brodove, a da se pri tome ne promijene ciljevi Uredbe EU-a o MRV-u.
- (10) Na temelju procjene učinka pokazalo se da bi se djelomičnim usklađivanjem dvaju sustava praćenja, izvješćivanja i verifikacije moglo pridonijeti smanjenju administrativnog opterećenja za brodarska društva, a da se pri tome ne promijene ključni ciljevi Uredbe EU-a o MRV-u. Međutim, takvim se djelomičnim usklađivanjem ne bi smjeli mijenjati elementi Uredbe EU-a o MRV-u koji se odnose na upravljanje, područje primjene, verifikaciju, transparentnost ili zahtjeve u pogledu izvješćivanja o CO₂ jer bi se time ozbiljno ugrozili ciljevi te uredbe i dovela u pitanje njezina primjerenost da bude podloga za buduće odlučivanje pri oblikovanju politike te za poticanje primjene mjera energetske učinkovitosti i prihvaćanja energetske učinkovitih oblika ponašanja u pomorskom prometu. Stoga bi sve izmjene Uredbe EU-a o MRV-u koje se unose radi usklađivanja s globalnim sustavom IMO DCS trebale biti ograničene na definicije, parametre praćenja, planove praćenja i obrasce za praćenje.
- (11) Izmjenama Uredbe EU-a o MRV-u trebalo bi se osigurati da isti pravni subjekti budu odgovorni za praćenje tijekom slično izračunanih razdoblja ako su djelatnosti brodova obuhvaćene oboma sustavima. Stoga bi definicije koje se odnose na društva i razdoblja izvješćivanja, uključujući izvješćivanje u slučaju promjene društva, trebalo izmijeniti kako bi se uzele u obzir odredbe IMO-a.
- (12) Odredbe globalnog sustava IMO DCS koje se odnose na podatke koje treba pratiti i o njima izvješćivati jednom godišnje trebalo bi uzeti u obzir kako bi se osiguralo prikupljanje racionaliziranih podataka o djelatnostima brodova koje su obuhvaćene oboma sustavima. U tu bi svrhu trebalo izvješćivati o parametru „nosivost u tonama”, dok bi izvješćivanje o parametru „prevezeni teret” trebalo biti neobvezno. „Vrijeme provedeno na moru” trebalo bi zamijeniti definicijom „sati plovidbe” iz globalnog sustava IMO DCS. Naposljetku, „prijeđenu udaljenost” trebalo bi izračunavati na temelju globalnog sustava IMO DCS²⁵ kako bi se smanjilo administrativno opterećenje.
- (13) Sadržaj planova praćenja trebalo bi racionalizirati tako da se uzme u obzir globalni sustav IMO DCS, osim onih dijelova plana koji su potrebni kako bi se osiguralo da se u skladu s Uredbom EU-a o MRV-u prate i prijavljuju samo podaci koji se odnose na Uniju. Stoga bi sve odredbe o praćenju pojedinačnih putovanja trebale i dalje biti dio plana praćenja.

²³ Pariški sporazum (SL L 282, 19.10.2016., str. 4.–18.).

²⁴ Rezolucija IMO-a MEPC.278(70) o izmjeni Priloga VI. Konvenciji MARPOL

²⁵ Rezolucija IMO-a MEPC 282 (70).

- (14) Odgođeni datum primjene potreban je kako bi se osiguralo da se stalno praćenje, izvješćivanje i verifikacija dosljedno provedu u razdoblju izvješćivanja.
- (15) Cilj je Uredbe (EU) 2015/757 praćenje emisija CO₂ iz brodova koji pristaju u lukama u EGP-u, izvješćivanje o tim emisijama i njihova verifikacija, kao prvi korak u sklopu postupnog smanjenja emisija stakleničkih plinova. Taj cilj ne mogu dostatno ostvariti države članice, nego se zbog opsega i učinka on na bolji način može ostvariti na razini Unije. Trebalo bi uzeti u obzir globalni sustav IMO DCS te se ovom Uredbom osigurava stalna usporedivost i pouzdanost prikupljenih podataka na temelju jedinstvenog skupa zahtjeva. Unija može donijeti mjere u skladu s načelom supsidijarnosti utvrđenim u članku 5. Ugovora o Europskoj uniji. U skladu s načelom proporcionalnosti utvrđenim u tom članku, ova Uredba ne prelazi ono što je potrebno za ostvarivanje tog cilja.
- (16) Uredbu (EU) 2015/757 trebalo bi stoga na odgovarajući način izmijeniti,
DONIJELI SU OVU UREDBU:

Članak 1.

- (1) Članak 3. mijenja se kako slijedi:
- (a) točka (d) zamjenjuje se sljedećim:
- „(d) „društvo” znači brodovlasnik ili bilo koja druga organizacija ili osoba, na primjer upravitelj ili zakupnik broda bez posade, koja je od brodovlasnika preuzela odgovornost za rad broda i pristala je preuzeti sve dužnosti i odgovornosti uvedene Uredbom (EZ) br. 336/2006 Europskog parlamenta i Vijeća;”;
- (b) točka (m) zamjenjuje se sljedećim:
- „(m) „razdoblje izvješćivanja” znači razdoblje od 1. siječnja do 31. prosinca, uključujući i ta dva datuma. Za putovanja koja počinju i završavaju u dvije različite kalendarske godine, odgovarajući podaci ulaze u predmetnu kalendarsku godinu;”;
- (c) dodaje se nova točka (p):
- „(p) „nosivost u tonama” znači razlika u tonama između istisnine broda u vodi relativne gustoće 1 025 kg/m³ na ljetnom teretnom gasu i mase praznog opremljenog broda. Trebalo bi smatrati da je ljetni teretni gaz maksimalni ljetni teretni gaz koji je certificiran u knjizi stabilnosti koju je odobrila uprava ili organizacija koju je priznala uprava.”.
- (2) Članak 6. mijenja se kako slijedi:
- (a) stavak 3. mijenja se kako slijedi:
- i. točke (a), (b) i (c) zamjenjuju se sljedećim:
- „(a) pojedinosti o brodu, uključujući njegovo ime, njegov identifikacijski broj pri IMO-u, vrstu broda i naziv društva;”;

- „(b) opis brodskih motora i drugih potrošača loživog ulja te vrste loživog ulja;”;
 - „(c) emisijske faktore;”;
 - ii. točka (d) briše se;
 - iii. točka (g) briše se;
 - iv. u točki (h) podtočka iii. zamjenjuje se sljedećim:
 - „iii. postupke, odgovornosti, formule i izvore podataka za utvrđivanje i bilježenje sati plovidbe;”;
 - v. točka (i) zamjenjuje se sljedećim:
 - „(i) kvalitetu podataka, uključujući postupke za utvrđivanje praznina u podacima i rješavanje tog problema;”.
- (3) U članku 9. stavak 1. mijenja se kako slijedi:
- (a) točke (e) i (f) zamjenjuju se sljedećim:
 - „(e) sate plovidbe;”;
 - „(f) prevezeni teret, neobvezno;”.
- (4) Članak 10. mijenja se kako slijedi:
- (a) točka (h) zamjenjuje se sljedećim:
 - „(h) ukupan broj sati plovidbe;”.
- (5) Članak 11. mijenja se kako slijedi:
- (a) stavak 2. zamjenjuje se sljedećim:
 - „2. Ako dođe do promjene društva, prethodno društvo dostavlja Komisiji i tijelima predmetne države zastave, i to na dan što bliži datumu završetka promjene, a najkasnije u roku od tri mjeseca od promjene, izvješće koje obuhvaća iste elemente kao izvješće o emisijama, ali samo za razdoblje koje odgovara aktivnostima provedenima pod njegovom odgovornošću.”;
 - (b) stavku 3. točki (a) dodaje se sljedeća nova podtočka xi.:
 - „xi. nosivost broda u tonama;”.
- (6) U članku 21. stavku 2., točka (g) zamjenjuje se sljedećim:
 - „(g) ukupan godišnji broj sati plovidbe;”.
- (7) Prilog II. mijenja se u skladu s Prilogom ovoj Uredbi.

Članak 2.

Ova Uredba stupa na snagu dvadesetog dana od dana objave u *Službenom listu Europske unije*.

Primjenjuje se od 1. siječnja nakon godine stupanja na snagu ovog akta. Ova je Uredba u cijelosti obvezujuća i izravno se primjenjuje u svim državama članicama.

Sastavljeno u Bruxellesu,
Za Europski parlament

Za Vijeće

Predsjednik

Predsjednik



Bruxelles, 4.2.2019.
COM(2019) 38 final

ANNEX

PRILOG

Prijedlogu uredbe Europskog parlamenta i Vijeća

o izmjeni Uredbe (EU) 2015/757 kako bi se na odgovarajući način uzeo u obzir globalni sustav prikupljanja podataka o potrošnji loživih ulja na brodovima

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

PRILOG

U Prilogu II. dio A mijenja se kako slijedi:

(1) točka 1. mijenja se kako slijedi:

(a) u podtočki (a) druga rečenica zamjenjuje se sljedećim:

„Sati plovidbe izračunavaju se kao ukupno vrijeme koje je brod proveo ploveći s pomoću vlastitog poriva;”;

(b) u podtočki (b) prva rečenica zamjenjuje se sljedećim:

„prijedena udaljenost izračunava se kao udaljenost preko dna.”.