EVROPSKA
KOMISIJA

Bruselj, 30.7.2025
COM(2025) 431 final

2025/0242 (NLE)

Predlog

SKLEP SVETA

o stališču, ki naj se v imenu Evropske unije zastopa v Mednarodni pomorski organizaciji na drugem izrednem zasedanju Odbora za varstvo morskega okolja glede sprejetja sprememb Mednarodne konvencije o preprečevanju onesnaževanja morja z ladij (MARPOL)

OBRAZLOŽITVENI MEMORANDUM

1. PREDMET UREJANJA PREDLOGA

Ta predlog se nanaša na sklep o določitvi stališča, ki naj se v imenu Unije zastopa na drugem izrednem zasedanju Odbora za varstvo morskega okolja Mednarodne pomorske organizacije (v nadaljnjem besedilu: MEPC/ES.2), ki bo potekalo od 14. do 17. oktobra 2025.

Odbor za varstvo morskega okolja (v nadaljnjem besedilu: odbor MEPC) naj bi na tem zasedanju sprejel spremembe Priloge VI k Mednarodni konvenciji o preprečevanju onesnaževanja morja z ladij (MARPOL).

2. OZADJE PREDLOGA

2.1. Konvencija o Mednarodni pomorski organizaciji

S Konvencijo o Mednarodni pomorski organizaciji je ustanovljena Mednarodna pomorska organizacija (IMO). Namen IMO je zagotoviti forum za sodelovanje na področju urejanja in praks v zvezi s tehničnimi zadevami vseh vrst, ki vplivajo na ladijski promet v mednarodni trgovini. Poleg tega si prizadeva spodbujati splošno sprejetje najvišjih izvedljivih standardov v zadevah pomorske varnosti, učinkovitosti plovbe ter preprečevanja in nadzora onesnaževanja morja z ladij, s čimer se spodbujajo enaki konkurenčni pogoji. Obravnava tudi povezane upravne in pravne zadeve.

Konvencija je začela veljati 17. marca 1958.

Vse države članice so pogodbenice Konvencije. Unija ni pogodbenica Konvencije.

Mednarodna konvencija o preprečevanju onesnaževanja morja z ladij, sklenjena leta 1973 (v nadaljnjem besedilu: konvencija MARPOL), je konvencija IMO, ki je začela veljati 2. oktobra 1983. Vse države članice so pogodbenice konvencije MARPOL, 25 držav članic pa je tudi pogodbenic Priloge VI[1], ki je začela veljati 18. maja 2005. Unija ni pogodbenica konvencije MARPOL.

2.2. Mednarodna pomorska organizacija

IMO je specializirana agencija Združenih narodov, pristojna za varnost ladijskega prometa in preprečevanje onesnaževanja morja z ladij. Je svetovni organ za določanje standardov za varnost in okoljsko učinkovitost mednarodnega ladijskega prometa. Njena glavna vloga je oblikovati regulativni okvir za industrijo ladijskega prometa, ki bo pravičen in učinkovit ter splošno sprejet in izvajan.

Članstvo v IMO je odprto samo za države. Odnosi Evropske komisije z IMO temeljijo na Resoluciji IMO A.1168(32), ki določa postopke in pogoje za sodelovanje med IMO in medvladnimi organizacijami. Evropska komisija na podlagi navedene resolucije in nadaljnjih dogovorov od leta 1974 sodeluje kot opazovalka na vseh zasedanjih odborov in pododborov IMO.

Odbor za varstvo morskega okolja IMO (MEPC) prav tako sestavljajo vse članice IMO, sestaja pa se vsaj enkrat letno. Pod okriljem IMO obravnava okoljska vprašanja s področja uporabe konvencije MARPOL, ki zadevajo nadzorovanje in preprečevanje onesnaževanja z ladij, med drugim onesnaževanja z nafto, kemikalijami, ki se prevažajo kot razsuti tovor, odplakami, smetmi in drugimi izpusti z ladij v zrak, vključno z onesnaževali zraka in

[1] Avstrija in Madžarska še nista ratificirali Priloge VI h konvenciji MARPOL.

emisijami toplogrednih plinov. Druge obravnavane zadeve vključujejo ravnanje z balastno vodo, sisteme proti obraščanju, recikliranje ladij, pripravljenost in odzivanje na onesnaženje ter opredeljevanje posebnih območij, zlasti občutljivih morskih območij.

V skladu s členom 38(a) konvencije IMO Odbor za varstvo morskega okolja izvaja vse naloge, ki so mu dodeljene s konvencijo IMO ali mu jih dodeli Skupščina IMO ali Svet IMO, ali vse naloge, ki spadajo v zgoraj navedeno področje uporabe ter so mu lahko dodeljene na podlagi katerega koli drugega mednarodnega instrumenta in sprejete s strani IMO. Sklepi Odbora za varstvo morskega okolja in njegovih pomožnih organov se sprejemajo z večino glasov njegovih članov.

Na zasedanju MEPC/ES.2 bodo sprejete spremembe konvencije MARPOL v skladu s členom 16(2), točke (b), (c) in (d), Konvencije. V teh določbah je navedeno naslednje:

(b) Organizacija vsako predlagano in na zgornji način razposlano spremembo predloži v preučitev ustreznemu organu;

(c) pogodbenice Konvencije, ne glede na to, ali so članice Organizacije ali ne, so upravičene sodelovati v postopkih ustreznega organa;

(d) spremembe se sprejmejo z dvotretjinsko večino samo tistih pogodbenic Konvencije, ki so prisotne in glasujejo.

V skladu s členom 16(2), točka (f), se šteje, da je sprememba sprejeta v naslednjih primerih:

(ii) sprememba priloge h Konvenciji se šteje za sprejeto v skladu s postopkom iz točke (f)(iii), razen če ustrezni organ ob njenem sprejetju določi, da se sprememba šteje za sprejeto na dan, ko jo sprejmeta dve tretjini pogodbenic, katerih skupno trgovsko ladjevje predstavlja najmanj 50 odstotkov bruto tonaže svetovnega trgovskega ladjevja. Kljub temu lahko pogodbenica kadar koli pred začetkom veljavnosti spremembe priloge h Konvenciji obvesti generalnega sekretarja Organizacije, da bo pred začetkom veljavnosti spremembe zanjo potrebna njena izrecna odobritev. Generalni sekretar o takem obvestilu in datumu njegovega prejema obvesti druge pogodbenice;

(iii) sprememba dodatka k prilogi h Konvenciji se šteje za sprejeto ob koncu obdobja, ki ga določi ustrezni organ ob njenem sprejetju, pri čemer to obdobje ne sme biti krajše od desetih mesecev, razen če v tem obdobju Organizaciji pošlje ugovor najmanj ena tretjina pogodbenic ali pogodbenice, katerih skupno trgovsko ladjevje predstavlja najmanj 50 odstotkov bruto tonaže svetovnega trgovskega ladjevja, odvisno od tega, kateri pogoj je izpolnjen.

Na podlagi določb iz člena 16(2), točka (g), začne sprememba veljati pod naslednjimi pogoji:

(i) sprememba člena Konvencije, Protokola II, Protokola I ali priloge h Konvenciji, ki ni sprejeta po postopku iz točke (f)(iii), vendar je sprejeta v skladu z gornjimi določbami, začne veljati šest mesecev po datumu njenega sprejetja za tiste pogodbenice, ki so izjavile, da so jo sprejele;

(ii) sprememba Protokola I, dodatka k prilogi ali priloge h Konvenciji, ki je sprejeta po postopku iz točke (f)(iii) in za katero se šteje, da je bila sprejeta v skladu z navedenimi pogoji, začne veljati šest mesecev po sprejetju za vse pogodbenice, razen za tiste, ki so pred tem datumom podale izjavo, da je ne sprejemajo, ali izjavo iz točke (f)(ii), da je potrebno njihovo izrecno soglasje.

2.3. Predvideni akt Odbora za varstvo morskega okolja IMO

Odbor MEPC naj bi na svojem drugem izrednem zasedanju, ki bo potekalo od 14. do 17. oktobra 2025, sprejel spremembe Priloge VI h konvenciji MARPOL v zvezi z:

določitvijo severovzhodnega Atlantika kot novega območja nadzora nad emisijami (pravili 13 in 14 ter Dodatek VII k Prilogi VI h konvenciji MARPOL);

dostopnostjo podatkov v podatkovni zbirki IMO o ladijski porabi goriva (IMO DCS) in klavzulo o pregledu kratkoročnega ukrepa za zmanjšanje emisij toplogrednih plinov (pravila 20, 25, 27 in 28) ter

okvirom IMO za neto ničelne emisije (novo poglavje 5).

3. STALIŠČE, KI NAJ SE V IMENU UNIJE ZASTOPA NA IZREDNEM ZASEDANJU ODBORA ZA VARSTVO MORSKEGA OKOLJA

3.1. Spremembe pravil 13 in 14 ter Dodatka VII k Prilogi VI h konvenciji MARPOL

Države članice EU in Evropska komisija so skupaj z Združenim kraljestvom, Islandijo, Dansko (Grenlandijo) in Ferskimi otoki na 83. zasedanju MEPC predložile dokument, v katerem so predlagale, da se severovzhodni Atlantski ocean v skladu s Prilogo VI h konvenciji MARPOL določi za območje nadzora nad emisijami žveplovih oksidov (SOx), delcev in dušikovih oksidov (NOx). Komisija je skupaj z obalnimi državami dejavno sodelovala pri pripravljalnem delu, ki ga je koordinirala portugalska delegacija.

Tehnična skupina za določitev posebej občutljivih morskih območij in posebnih območij je ugotovila, da predlagano območje nadzora nad emisijami izpolnjuje merila iz oddelka 3 Dodatka III k Prilogi VI h konvenciji MARPOL. Odbor MEPC je na 83. zasedanju ob upoštevanju rezultatov tehnične skupine odobril določitev območja nadzora nad emisijami SOx, delcev in NOx za severovzhodni Atlantski ocean, ki naj bi bilo sprejeta na izrednem zasedanju MEPC oktobra 2025 (MEPC/ES.2). Te spremembe so bile razposlane z okrožnico IMO št. 5005 z dne 11. aprila 2025.

Unija bi morala podpreti predlog iz revidiranega osnutka sprememb za določitev severovzhodnega Atlantskega oceana kot območja nadzora emisij SOx, delcev in NOx v skladu s Prilogo VI h konvenciji MARPOL, saj bi to prispevalo k preprečevanju, zmanjševanju in nadzoru emisij NOx, SOx ter delcev z ladij, kar bi prineslo s tem povezane koristi za zdravje in okolje, hkrati pa bi gospodarski vpliv na pomorski sektor ostal obvladljiv.

3.2. Spremembe pravil 20, 25, 27 in 28 Priloge VI h konvenciji MARPOL

Odbor MEPC je na 82. zasedanju ustanovil korespondenčno skupino za pregled kratkoročnega ukrepa za zmanjšanje emisij toplogrednih plinov, ki jo skupaj koordinirajo Brazilija, Japonska in Evropska komisija.

Medsejna delovna skupina na področju onesnaževanja zraka in energijske učinkovitosti (ISWG-APEE 1) je na svojem prvem zasedanju med drugim obravnavala dostopnost podatkov iz podatkovne zbirke IMO o ladijski porabi goriva (IMO DCS) za analizo ter klavzulo o pregledu kratkoročnega ukrepa za zmanjšanje emisij toplogrednih plinov.

V zvezi z dostopnostjo podatkov iz podatkovne zbirke IMO DCS je skupina ISWG-APEE 1 obravnavala poročilo korespondenčne skupine, ki se je strinjala, da bo izboljšala dostopnost podatkov iz podatkovne zbirke IMO DCS v prvi fazi. Skupina je na podlagi premislekov pripravila osnutek sprememb pravila 27 Priloge VI h konvenciji MARPOL.

Odbor MEPC je na 83. zasedanju delovni skupini na področju onesnaževanja zraka in energijske učinkovitosti med drugim naročil, naj dokončno oblikuje osnutek sprememb

Priloge VI h konvenciji MARPOL in povezanih smernic glede dostopnosti podatkovne zbirke IMO DCS.

Ob upoštevanju, da je delovna skupina dodatno preučila osnutek sprememb pravila 27 Priloge VI h konvenciji MARPOL in povezanih smernic glede dostopnosti podatkovne zbirke IMO DCS, ki ga je pripravila skupina ISWG-APEE 1, je odbor MEPC na 83. zasedanju odobril ta osnutek, ki naj bi bil sprejet na izrednem zasedanju MEPC oktobra 2025 (MEPC/ES.2). Te spremembe je sekretariat IMO razposlal z okrožnico IMO št. 5005 z dne 11. aprila 2025.

Unija je v zvezi s tem predložila predlog (v dokumentu ISWG-GHG 13/7) za spremembo podatkovne zbirke IMO DCS glede zrnatosti podatkov, dodatnih podatkov in dostopnosti. Osnutek sprememb je z vidika večje dostopnosti skladen z dokumentom ISWG-GHG 13/7.

Stališče Unije v skupini ISWG-APEE 1 in na 83. zasedanju odbora MEPC je bilo, da se osnutek sprememb pravila 27 podpre.

Unija bi morala te spremembe podpreti, saj bodo dodatno izboljšale dostopnost podatkov iz podatkovne zbirke IMO DCS, da se zagotovi zanesljivo izvajanje okvira kazalnika ogljične intenzivnosti in olajša njegov pregled.

V zvezi s klavzulami o pregledu kratkoročnega ukrepa je skupina ISWG-APEE 1 pripravila osnutke sprememb pravil 20, 25 in 28 Priloge VI h konvenciji MARPOL, pri čemer je kot podlago uporabila prilogo k dokumentu MEPC 83/6/11, ki jo je pripravila korespondenčna skupina glede posodobitve sklicevanja na strategijo IMO in glede pregleda kratkoročnega ukrepa za zmanjšanje emisij toplogrednih plinov.

Odbor MEPC je na 83. zasedanju odobril osnutek sprememb pravil 20, 25 in 28 Priloge VI h konvenciji MARPOL, ki naj bi bil sprejet na zasedanju odbora MEPC oktobra 2025 (MEPC/ES.2). Te spremembe je sekretariat IMO razposlal z okrožnico IMO št. 5005 z dne 11. aprila 2025.

Stališče Unije v skupini ISWG-APEE 1 in na 83. zasedanju odbora MEPC je bilo, da se podpre osnutek sprememb, kot je bil predstavljen v dokumentu MEPC 83/6/11.

Unija bi morala podpreti te spremembe, saj izhajajo iz sprejetja strategije IMO o toplogrednih plinih iz leta 2023 in dokončanja pregleda kratkoročnih ukrepov, ki ga je opravil IMO, ter omogočajo nadaljnji pregled teh pravil.

3.3. Uvedba novega poglavja 5 v Prilogo VI h konvenciji MARPOL

Odbor MEPC je na 76. zasedanju leta 2021 odobril delovni načrt za srednje- in dolgoročne ukrepe. Med razpravami na naslednjih zasedanjih odbora MEPC in medsejne delovne skupine za toplogredne pline (ISWG-GHG) so delegati postopoma uskladili svoja stališča glede nerešenih vprašanj, kot so časovni načrt za doseganje ničelnih emisij toplogrednih plinov v mednarodnem ladijskem prometu, morebitna vključitev primarnih emisij iz proizvodnje in distribucije goriva, narava ukrepov (gospodarska ali tehnična) ter število in možna kombinacija ukrepov, potrebnih za uresničitev splošnih ciljev.

Odbor MEPC je na 80. zasedanju sprejel odločitev o začetku tretje faze delovnega načrta za razvoj srednjeročnih ukrepov, ki naj bi bil odobren do 83. zasedanja odbora MEPC (pomlad 2025). Dogovorjeno je bilo, da se načrt sprejme v okviru izrednega zasedanja odbora MEPC (šest mesecev po 83. zasedanju odbora, tj. jeseni 2025), da bi začel veljati 16 mesecev po sprejetju (leta 2027).

Skupina ISWG-GHG je na 16. zasedanju, ki je potekalo pred 81. zasedanjem odbora MEPC, razpravljala o načinih za oblikovanje nabora potencialnih srednjeročnih ukrepov za

uresničitev ciljev strategije IMO o toplogrednih plinih iz leta 2023. Skupina je na 17. zasedanju še razširila nabor potencialnih srednjeročnih ukrepov in se zlasti strinjala, da se kot podlaga za nadaljnjo obravnavo uporabi morebiten osnutek sprememb Priloge VI h konvenciji MARPOL o okviru za neto ničelne emisije. Ta napredek je bil upoštevan na 82. zasedanju odbora MEPC.

V okviru 18. zasedanja skupine ISWG-GHG je potekala nadaljnja razprava o tem, kako oblikovati nabor potencialnih srednjeročnih ukrepov za uresničitev ciljev strategije IMO o toplogrednih plinih iz leta 2023 z nadaljnjim razvojem osnutka sprememb Priloge VI h konvenciji MARPOL o okviru IMO za neto ničelne emisije. Kljub pripravljenosti za dosego soglasja je več vprašanj ostalo odprtih in še vedno so bila prisotna močna nesoglasja glede gospodarskega elementa. Večina delegacij, vključno z Unijo, se je zavzemala za mehanizem dajatev, medtem ko so druge delegacije podpirale prožen gospodarski mehanizem, ki bi temeljil na stopnjah intenzivnosti emisij toplogrednih plinov iz goriv. Pogodbenice IMO so med 18. zasedanjem skupine ISWG-GHG in neposredno po njem predložile dva ločena predloga za premostitev razhajanj.

Skupina ISWG-GHG je na 19. zasedanju nadaljevala delo v zvezi z razvojem okvira IMO za neto ničelne emisije, ki se je nadaljevalo na 83. zasedanju odbora MEPC v okviru delovne skupine za zmanjšanje emisij toplogrednih plinov z ladij. Delovna skupina je po obsežni razpravi dokončno oblikovala in uskladila osnutek sprememb Priloge VI h konvenciji MARPOL o okviru IMO za neto ničelne emisije.

Med obravnavo poročil skupine ISWG-GHG z 19. zasedanja in delovne skupine za zmanjšanje emisij toplogrednih plinov z ladij je ena pogodbenica IMO zahtevala poimensko glasovanje o odobritvi osnutka sprememb Priloge VI h konvenciji MARPOL glede okvira IMO za neto ničelne emisije. Poimensko glasovanje se je zaključilo s 63 glasovi za, 16 proti in približno 25 vzdržanimi.

Tako je odbor MEPC na 83. zasedanju odobril osnutek sprememb Priloge VI h konvenciji MARPOL o okviru IMO za neto ničelne emisije, ki naj bi bil sprejet na izrednem zasedanju odbora MEPC oktobra 2025 (MEPC/ES.2). Te spremembe so bile razposlane z okrožnico IMO št. 5005 z dne 11. aprila 2025.

Unija je podprla in predložila različne dokumente, v katerih je predlagala razvoj standarda za emisije toplogrednih plinov iz goriv (GFS) in oblikovanje cen emisij toplogrednih plinov. Unija ima pomembno vlogo v pogajanjih na različnih zasedanjih odbora MEPC in skupine ISWG-GHG, namenjenih razvoju okvira za neto ničelne emisije. Okvir IMO za neto ničelne emisije vključuje nov svetovni standard za goriva za ladje in svetovni mehanizem oblikovanja cen emisij.

Unija bi morala podpreti novo poglavje 5, saj vsebuje določbe v zvezi z zmanjšanjem emisij toplogrednih plinov iz mednarodnega ladijskega prometa, da bi se dosegle neto ničelne emisije toplogrednih plinov do leta 2050. To bo tudi trdna podlaga za potreben energetski prehod ladijskega prometa. Namen navedenega poglavja je uresničiti cilje, določene v strategiji IMO za zmanjšanje emisij toplogrednih plinov z ladij iz leta 2023, pospešiti uvajanje goriv, tehnologij in virov energije z ničelnimi in skoraj ničelnimi emisijami toplogrednih plinov ter podpreti pravičen in enakopraven prehod.

4. USTREZNA ZAKONODAJA EU IN PRISTOJNOST EU

4.1 Ustrezna zakonodaja EU

4.1.1. Spremembe pravil 13 in 14 ter Dodatka VII k Prilogi VI h Konvenciji MARPOL

Cilj Direktive (EU) 2016/802 je zmanjšati emisije žveplovega dioksida iz nekaterih vrst tekočega goriva[2]. Namen te direktive je preprečiti in nadzorovati onesnaževanje zraka, ki ga povzročajo škodljive emisije, ki nastanejo pri izgorevanju tekočih goriv z visoko vsebnostjo žvepla, ki škodujejo zdravju ljudi in okolju ter prispevajo k oblikovanju kislih usedlin. Člena 6 in 13 ter Priloga I se nanašajo na pravila iz Priloge VI h konvenciji MARPOL o največji dovoljeni vsebnosti žvepla v ladijskih gorivih in emisijah SOx z ladij v vodah EU.

V skladu z okvirno direktivo o morski strategiji[3] morajo države članice do leta 2020 sprejeti potrebne ukrepe za dosego ali ohranitev dobrega okoljskega stanja v morskem okolju. Dobro okoljsko stanje pomeni „okoljsko stanje morskih voda, če te predstavljajo ekološko raznolike in dinamične oceane ter morja, ki so čista, zdrava in produktivna v okviru svojih naravnih pogojev, in če je uporaba morskega okolja na trajnostni ravni, tako da se ohrani možnost uporabe in dejavnosti za sedanje in prihodnje generacije“ (člen 3(5) okvirne direktive o morski strategiji). Za določanje dobrega okoljskega stanja se med drugim zahteva, da se evtrofikacija, ki jo povzroči človek, čim bolj zmanjša, zlasti njeni škodljivi učinki, kot so izguba biotske raznovrstnosti, degradacija ekosistemov, škodljivo cvetenje alg in pomanjkanje kisika v pridnenih vodah. Ker se bodo vnosi dušika iz pomorskega prometa zmanjšali z uporabo zahtev stopnje III po določitvi severovzhodnega Atlantika kot območja nadzora nad emisijami NOx, bodo države članice EU, ki mejijo na ta morja, laže dosegle „dobro okoljsko stanje“ v smislu okvirne direktive o morski strategiji.

V direktivi o kakovosti zunanjega zraka[4] (ki je bila revidirana leta 2024) so med drugim določene mejne vrednosti za NO_2, da bi se izognili škodljivim učinkom na zdravje ljudi in/ali okolje, ki jih povzroča onesnaženost zraka, jih preprečili ali zmanjšali. V direktivi o kakovosti zunanjega zraka se priznava, da je za doseganje ciljev navedene direktive pomemben zlasti boj proti emisijam onesnaževal pri viru, predvsem z ukrepi za omejitev emisij izpušnih plinov iz motorjev različnih premičnih in nepremičnih virov na podlagi standardov kakovosti za motorje ali gorivo. Unija je uvedla različne zakonodajne akte za urejanje emisij na podlagi standardov za motorje za različne načine cestnega prevoza (avtomobile, tovornjake in kombije na podlagi standardov Euro[5]) in necestno mobilno mehanizacijo (plovila, ki plujejo po celinskih plovnih poteh in lokomotive na podlagi direktive o necestni mobilni mehanizaciji[6]).

Zato lahko spremembe pravil 13 in 14 ter Dodatka VII k Prilogi VI h konvenciji MARPOL o sprejetju območja nadzora nad emisijami odločilno vplivajo na vsebino Direktive (EU) 2016/802. To je zato, ker bi vzpostavitev območja nadzora nad emisijami v državah članicah EU vplivala na uporabo navedene direktive, saj člena 6 in 13 Direktive ter Priloga I k navedeni direktivi vsebujejo sklice na pravila iz Priloge VI h konvenciji MARPOL o največji vsebnosti žvepla v ladijskih gorivih in emisijah SOx z ladij v vodah EU.

---

2 UL L 132, 21.5.2016, str. 58.

3 UL L 164, 25.6.2008, str. 19.

4 UL L 152, 11.6.2008, str. 1.

5 Uredba (ES) št. 715/2007 Evropskega parlamenta in Sveta z dne 20. junija 2007 o homologaciji motornih vozil glede na emisije iz lahkih potniških in gospodarskih vozil (Euro 5 in Euro 6) in o dostopu do informacij o popravilu in vzdrževanju vozil (UL L 171, 29.6.2007, str. 1) in Uredba (ES) št. 595/2009 Evropskega parlamenta in Sveta z dne 18. junija 2009 o homologaciji motornih vozil in motorjev glede na emisije iz težkih vozil (Euro VI) in o dostopu do informacij o popravilu in vzdrževanju vozil (UL L 188, 18.7.2009, str. 1).

6 UL L 59, 27.2.1998, str. 1.

4.1.2. Spremembe pravil 20, 25, 27 in 28 Priloge VI h konvenciji MARPOL

Uredba (EU) 2015/757 o spremljanju emisij ogljikovega dioksida iz pomorskega prevoza, poročanju o njih in njihovem preverjanju[7] (v nadaljnjem besedilu: uredba EU o SPP) vzpostavlja pravni okvir za sistem EU za spremljanje emisij toplogrednih plinov, poročanje o njih in njihovo preverjanje (SPP). Cilj Uredbe je zagotoviti zanesljive in preverljive podatke o emisijah toplogrednih plinov ter kazalnike energijske učinkovitosti, obveščati oblikovalce politik ter spodbujati tržno uvajanje energijsko učinkovitih tehnologij in ravnanja. To se zagotavlja z obravnavanjem tržnih ovir, kot je pomanjkanje informacij. Veljati je začela 1. julija 2015. Izboljšanje dostopnosti podatkovne zbirke IMO DCS za širšo javnost in uvedba klavzule o pregledu kratkoročnega ukrepa za zmanjšanje emisij toplogrednih plinov sta namenjena zmanjšanju ogljične intenzivnosti mednarodnega ladijskega prometa na način, ki je skladen z ravnjo ambicij, določenih v strategiji IMO za zmanjšanje emisij toplogrednih plinov z ladij. Izboljšanje skladnosti oziroma kakovosti podatkov, sporočenih v okviru podatkovne zbirke IMO DCS, in povečanje dostopa do podatkov za širšo javnost vplivata na zbiranje in sporočanje podatkov o ladijski porabi goriva, zato bi lahko vplivala na spremljanje emisij toplogrednih plinov iz ladijskega prometa, njihovo preverjanje in poročanje o njih v skladu z uredbo EU o SPP.

V podnebnih pravilih EU[8] sta določena zavezujoča podnebna cilja Unije (v primerjavi z letom 1990) glede zmanjšanja neto emisij toplogrednih plinov, tj. emisij, potem ko se odštejejo odvzemi, in sicer za vsaj 55 % do leta 2030 in za 90 % do leta 2040 (predlog Komisije). Vključuje tudi cilj podnebne nevtralnosti do leta 2050 in ambiciozen cilj neto negativnih emisij po tem letu.

Zakonodajalca EU sta na podlagi predlogov Komisije iz svežnja „Pripravljeni na 55“ za zmanjšanje emisij toplogrednih plinov sprejela naslednja pravna akta, ki sta posebej usmerjena v emisije toplogrednih plinov iz plovbe:

- revizijo Direktive 2003/87/ES o sistemu EU za trgovanje z emisijami (ETS)[9] z Direktivo (EU) 2023/959[10] za razširitev sistema EU za trgovanje z emisijami na sektor pomorskega prometa, ki se začne uporabljati 1. januarja 2024 (skupaj s potrebnimi spremembami uredbe EU o SPP[11], da se pregledajo pravila o spremljanju in poročanju, tudi z revizijo ustreznih izvedbenih in delegiranih aktov),
- Uredbo (EU) 2023/1805, ki je osredotočena na uporabo obnovljivih in nizkoogljičnih goriv v pomorskem sektorju[12] (uredba FuelEU za pomorstvo) in

---

7 UL L 123, 19.5.2015, str. 55.

8 Uredba (EU) 2021/1119 Evropskega parlamenta in Sveta z dne 30. junija 2021 o vzpostavitvi okvira za doseganje podnebne nevtralnosti in spremembi uredb (ES) št. 401/2009 in (EU) 2018/1999 (evropska podnebna pravila) (UL L 243, 9.7.2021, str. 1).

9 Direktiva 2003/87/ES Evropskega parlamenta in Sveta z dne 13. oktobra 2003 o vzpostavitvi sistema za trgovanje s pravicami do emisije toplogrednih plinov v Skupnosti in o spremembi Direktive Sveta 96/61/ES (Besedilo velja za EGP) (UL L 275, 25.10.2003, str. 32).

10 Direktiva (EU) 2023/959 Evropskega parlamenta in Sveta z dne 10. maja 2023 o spremembi Direktive 2003/87/ES o vzpostavitvi sistema za trgovanje s pravicami do emisije toplogrednih plinov v Uniji ter Sklepa (EU) 2015/1814 o vzpostavitvi in delovanju rezerve za stabilnost trga za sistem Unije za trgovanje z emisijami toplogrednih plinov (UL L 130, 16.5.2023, str. 134).

11 Uredba (EU) 2023/957 Evropskega parlamenta in Sveta z dne 10. maja 2023 o spremembi Uredbe (EU) 2015/757, da se zagotovi vključitev dejavnosti pomorskega prometa v sistem EU za trgovanje z emisijami ter spremljanje emisij dodatnih toplogrednih plinov in emisij iz dodatnih vrst ladij ter poročanje o njih in njihovo preverjanje (UL L 130, 16.5.2023, str. 105).

12 UL L 234, 22.9.2023, str. 48.

določa, da se morajo navedena goriva na ladjah, ki opravljajo postanke v pristaniščih EU, uporabljati od 1. januarja 2025.

Izpolnjevanje novih obveznosti, ki izhajajo iz razširitve sistema EU za trgovanje z emisijami (ETS) na pomorski promet in uredbe FuelEU za pomorstvo, bo temeljilo na sistemu spremljanja, poročanja in preverjanja, vzpostavljenem z uredbo EU o SPP.

Zato sta ta akta EU tesno povezana z ukrepi IMO v zvezi s toplogrednimi plini, kot so sistem IMO za zbiranje podatkov, indeks energijske učinkovitosti za obstoječe ladje (EEXI) in kazalnik ogljične intenzivnosti, katerih namen je zbrati in objaviti informacije o porabi goriva ter tehnični in operativni energijski učinkovitosti ladij za vsako ladjo posebej.

Vsi ukrepi IMO v zvezi s toplogrednimi plini, ki bodo zahtevali spremljanje in preverjanje emisij toplogrednih plinov iz ladijskega prometa ter poročanje o njih, bi lahko vplivali na uredbo EU o SPP, direktivo o EU ETS in uredbo FuelEU za pomorstvo.

Zato lahko spremembe pravil 20, 25, 27 in 28 Priloge VI h konvenciji MARPOL v zvezi z dostopnostjo podatkovne zbirke IMO DCS in klavzulo o pregledu kratkoročnega ukrepa za zmanjšanje emisij toplogrednih plinov odločilno vplivajo na zahteve, ki se uporabljajo na podlagi Uredbe (EU) 2015/757, Uredbe (EU) 2023/1805 in Direktive (EU) 2023/959.

4.1.3. Uvedba novega poglavja 5 v Prilogo VI h konvenciji MARPOL

Uredba (EU) 2015/757 o spremljanju emisij ogljikovega dioksida iz pomorskega prevoza, poročanju o njih in njihovem preverjanju ter spremembi Direktive 2009/16/ES[13] vzpostavlja pravni okvir za sistem EU za spremljanje emisij toplogrednih plinov ter energijske učinkovitosti ladijskega prevoza, poročanje o njih in njihovo preverjanje (v nadaljnjem besedilu: uredba o SPP). Cilj Uredbe je zagotoviti zanesljive in preverljive podatke o emisijah toplogrednih plinov, obveščati oblikovalce politik ter spodbujati tržno uvajanje energijsko učinkovitih tehnologij in ravnanja. To se zagotavlja z obravnavanjem tržnih ovir, kot je pomanjkanje informacij.

V podnebnih pravilih EU[14] sta določena zavezujoča podnebna cilja Unije (v primerjavi z letom 1990) glede zmanjšanja neto emisij toplogrednih plinov, tj. emisij, potem ko se odštejejo odvzemi, in sicer za vsaj 55 % do leta 2030 in za 90 % do leta 2040 (predlog Komisije). Vključuje tudi cilj podnebne nevtralnosti do leta 2050 in ambiciozen cilj neto negativnih emisij po tem letu.

Zakonodajalca EU sta na podlagi predlogov Komisije iz svežnja „Pripravljeni na 55“ za zmanjšanje emisij toplogrednih plinov sprejela naslednja pravna akta, ki sta posebej usmerjena v emisije toplogrednih plinov iz plovbe:

- revizijo Direktive 2003/87/ES o sistemu EU za trgovanje z emisijami (ETS)[15] z Direktivo (EU) 2023/959[16] za razširitev sistema EU za trgovanje z emisijami

[13] UL L 123, 19.5.2015, str. 55.

[14] Uredba (EU) 2021/1119 Evropskega parlamenta in Sveta z dne 30. junija 2021 o vzpostavitvi okvira za doseganje podnebne nevtralnosti in spremembi uredb (ES) št. 401/2009 in (EU) 2018/1999 (evropska podnebna pravila) (UL L 243, 9.7.2021, str. 1).

[15] Direktiva 2003/87/ES Evropskega parlamenta in Sveta z dne 13. oktobra 2003 o vzpostavitvi sistema za trgovanje s pravicami do emisije toplogrednih plinov v Skupnosti in o spremembi Direktive Sveta 96/61/ES (Besedilo velja za EGP) (UL L 275, 25.10.2003, str. 32).

[16] Direktiva (EU) 2023/959 Evropskega parlamenta in Sveta z dne 10. maja 2023 o spremembi Direktive 2003/87/ES o vzpostavitvi sistema za trgovanje s pravicami do emisije toplogrednih plinov v Uniji ter Sklepa (EU) 2015/1814 o vzpostavitvi in delovanju rezerve za stabilnost trga za sistem Unije za trgovanje z emisijami toplogrednih plinov (UL L 130, 16.5.2023, str. 134).

na sektor pomorskega prometa, ki se začne uporabljati 1. januarja 2024 (skupaj s potrebnimi spremembami uredbe EU o SPP[17], da se pregledajo pravila o spremljanju in poročanju, tudi z revizijo ustreznih izvedbenih in delegiranih aktov),

- Uredbo (EU) 2023/1805[18] (uredba FuelEU za pomorstvo), ki je osredotočena na uporabo obnovljivih in nizkoogljičnih goriv v pomorskem sektorju in določa, da se morajo navedena goriva na ladjah, ki opravljajo postanke v pristaniščih EU, uporabljati od 1. januarja 2025.

Izpolnjevanje novih obveznosti, ki izhajajo iz razširitve EU ETS na pomorski promet in uredbe FuelEU za pomorstvo, bo temeljilo na sistemu spremljanja, poročanja in preverjanja, vzpostavljenem z uredbo EU o SPP.

Direktiva o EU ETS in uredba FuelEU za pomorstvo vsebujeta klavzule o pregledu za primer, če IMO sprejme svetovni standard za goriva ali tržni ukrep. Natančneje:

- v členu 30(5) uredbe FuelEU za pomorstvo je določeno, da če IMO sprejme svetovni standard za goriva z emisijami TPG ali svetovne mejne vrednosti intenzivnosti TPG porabljene energije na krovu ladje, Komisija predloži poročilo Evropskemu parlamentu in Svetu. Komisija v tem poročilu preuči cilj tega globalnega ukrepa glede na cilje Pariškega sporazuma in njegovo splošno okoljsko celovitost. Preuči tudi vsa vprašanja v zvezi z morebitno povezanostjo ali uskladitvijo te uredbe z navedenim globalnim ukrepom, tudi potrebo po preprečevanju dvojnega reguliranja emisij TPG iz pomorskega prometa tako na ravni EU kot mednarodni ravni. Poročilu se lahko, kadar je ustrezno, priloži zakonodajni predlog za spremembo te uredbe v skladu z zavezami Unije glede emisij TPG v celotnem gospodarstvu ter z namenom ohranjanja okoljske celovitosti in učinkovitosti podnebnih ukrepov Unije.
- V členu 3gg(1) direktive o EU ETS je določeno, da če IMO sprejme globalni tržni ukrep za zmanjšanje emisij toplogrednih plinov iz pomorskega prometa, Komisija pregleda to direktivo glede na ta sprejeti ukrep. V ta namen Komisija Evropskemu parlamentu in Svetu predloži poročilo v 18 mesecih po sprejetju takega globalnega tržnega ukrepa in preden ta začne delovati. Komisija v tem poročilu preuči globalni tržni ukrep, kar zadeva: (a) njegov cilj glede na cilje Pariškega sporazuma; (b) njegovo splošno okoljsko celovitost, tudi v primerjavi z določbami te direktive, ki zajemajo pomorski promet, ter (c) vsa vprašanja v zvezi s skladnostjo med EU ETS in tem ukrepom. Komisija lahko poročilu, kadar je ustrezno, priloži zakonodajni predlog za spremembo te direktive na način, ki bo skladen s podnebnim ciljem Unije za leto 2030 in ciljem podnebne nevtralnosti iz Uredbe (EU) 2021/1119 ter s ciljem ohranjanja okoljske celovitosti in učinkovitosti podnebnih ukrepov Unije, da se zagotovi skladnost med izvajanjem globalnega tržnega ukrepa in EU ETS ter se obenem izogne morebitnemu večjemu dvojnemu bremenu.

---

[17] Uredba (EU) 2023/957 Evropskega parlamenta in Sveta z dne 10. maja 2023 o spremembi Uredbe (EU) 2015/757, da se zagotovi vključitev dejavnosti pomorskega prometa v sistem EU za trgovanje z emisijami ter spremljanje emisij dodatnih toplogrednih plinov in emisij iz dodatnih vrst ladij ter poročanje o njih in njihovo preverjanje (UL L 130, 16.5.2023, str. 105).

[18] Uredba (EU) 2023/1805 Evropskega parlamenta in Sveta z dne 13. septembra 2023 o uporabi obnovljivih in nizkoogljičnih goriv v pomorskem prometu ter spremembi Direktive 2009/16/ES (UL L 234, 22.9.2023, str. 48).

Vsi ukrepi IMO v zvezi s toplogrednimi plini, ki bodo zahtevali spremljanje in preverjanje emisij toplogrednih plinov iz ladijskega prometa ter poročanje o njih, bi lahko vplivali na uredbo EU o SPP, direktivo o EU ETS in uredbo FuelEU za pomorstvo.

Zato lahko novo poglavje 5 Priloge VI h konvenciji MARPOL o okviru IMO za neto ničelne emisije odločilno vpliva na zahteve, ki se uporabljajo na podlagi Uredbe (EU) 2015/757, Uredbe (EU) 2023/1805 in Direktive (EU) 2023/959.

4.2. Pristojnost EU

Predmet urejanja predvidenih aktov se nanaša na področje, na katerem ima Unija izključno zunanjo pristojnost na podlagi zadnjega dela člena 3(2) PDEU, saj bodo predvideni akti verjetno „vpliva[li] na skupna pravila ali spremeni[li] njihovo področje uporabe“.

5. PRAVNA PODLAGA

5.1. Postopkovna pravna podlaga

5.1.1. Načela

Člen 218(9) Pogodbe o delovanju Evropske unije (PDEU) ureja sklepe o določitvi „stališč, ki naj se v imenu Unije zastopajo v organu, ustanovljenem s sporazumom, kadar ta organ sprejema akte s pravnim učinkom, razen aktov o spremembah ali dopolnitvah institucionalnega okvira sporazuma“.

Člen 218(9) PDEU se uporablja ne glede na to, ali je Unija članica organa ali pogodbenica sporazuma[19].

Pojem „akti s pravnim učinkom“ vključuje tudi akte, ki imajo pravni učinek zaradi pravil mednarodnega prava, ki veljajo za zadevni organ. To velja zlasti v primeru, ko mednarodni sporazum, s katerim je ustanovljen organ, določa, da so njegove odločitve zavezujoče za pogodbenice. To na primer velja, kadar mednarodni sporazum organu podeljuje pooblastilo za spreminjanje nekaterih vidikov sporazuma ali njegovih prilog.

5.1.2. Uporaba v obravnavanem primeru

Odbor za varstvo morskega okolja IMO je organ, ustanovljen s sporazumom, in sicer s Konvencijo o Mednarodni pomorski organizaciji.

Predvideni akti, ki naj bi jih ta odbor IMO sprejel, so spremembe Priloge VI h Konvenciji MARPOL. Take spremembe so zavezujoče na podlagi mednarodnega prava v skladu s členom 1 Konvencije MARPOL.

Predvideni akti ne dopolnjujejo ali spreminjajo institucionalnega okvira sporazuma.

Postopkovna pravna podlaga za predlagani sklep je zato člen 218(9) PDEU.

5.2. Materialna pravna podlaga

5.2.1. Načela

Materialna pravna podlaga za sklep po členu 218(9) PDEU je odvisna predvsem od cilja in vsebine predvidenega akta, glede katerega naj bi se v imenu Unije zastopalo stališče. Če ima predvideni akt dva cilja ali elementa in je eden od teh ciljev ali elementov glavni, drugi pa postranski, mora sklep v skladu s členom 218(9) PDEU temeljiti na samo eni materialni pravni podlagi, in sicer tisti, ki se zahteva za glavni ali prevladujoči cilj ali element.

[19] Zadeva C-399/12, Nemčija/Svet (OIV), ECLI:EU:C:2014:2258, točka 64.

5.2.2. Uporaba v obravnavanem primeru

IMO je specializirana agencija Združenih narodov, ustanovljena s konvencijo IMO, ki je pristojna za varnost pomorskega prometa ter preprečevanje onesnaževanja morja in zraka z ladij.

Namen Organizacije v skladu s konvencijo IMO je zagotoviti mehanizem za sodelovanje med vladami, kar zadeva vladne predpise in prakse v zvezi s tehničnimi zadevami vseh vrst, ki vplivajo na ladijski promet v mednarodni trgovini, ter spodbujati in olajšati splošno sprejetje najvišjih izvedljivih standardov v zadevah pomorske varnosti, učinkovitosti plovbe ter preprečevanja in nadzora onesnaževanja morja z ladij.

Odbor MEPC IMO bo sprejel spremembe Priloge VI h Konvenciji MARPOL, ki je glavna mednarodna konvencija za preprečevanje onesnaževanja morskega okolja z ladij zaradi obratovanja ali nesreč.

Te spremembe so usmerjene v preprečevanje, zmanjševanje in nadzor emisij iz mednarodnega ladijskega prometa, hkrati pa spodbujajo globalno povezljivost prek pomorskega prometa.

Z navedenimi spremembami Priloge VI h konvenciji MARPOL se uresničuje več ciljev na področjih pomorskega prometa in okolja, ki so neločljivo povezani, pri čemer nobeden ni drugoten ali posreden v odnosu do drugega. Materialna pravna podlaga sklepa mora zato vključevati ustrezne materialne pravne podlage, in sicer člen 100(2) in člen 192(1) PDEU.

5.3. Sklepna ugotovitev

Pravna podlaga za predlagani sklep bi morala biti člen 100(2) in člen 192(1) PDEU v povezavi s členom 218(9) PDEU.

2025/0242 (NLE)

Predlog

SKLEP SVETA

o stališču, ki naj se v imenu Evropske unije zastopa v Mednarodni pomorski organizaciji na drugem izrednem zasedanju Odbora za varstvo morskega okolja glede sprejetja sprememb Mednarodne konvencije o preprečevanju onesnaževanja morja z ladij (MARPOL)

SVET EVROPSKE UNIJE –

ob upoštevanju Pogodbe o delovanju Evropske unije ter zlasti člena 100(2) in člena 192(1) v povezavi s členom 218(9) Pogodbe,

ob upoštevanju predloga Evropske komisije,

ob upoštevanju naslednjega:

(1) Konvencija o Mednarodni pomorski organizaciji (v nadaljnjem besedilu: IMO) je začela veljati 17. marca 1958.

(2) IMO je specializirana agencija Združenih narodov, pristojna za varnost pomorskega prometa ter preprečevanje onesnaževanja morja in zraka z ladij. Vse države članice Unije so članice IMO. Unija ni članica IMO.

(3) Odbor za varstvo morskega okolja (MEPC) na podlagi člena 38, točka (a), konvencije o IMO opravlja naloge, ki jih nanj prenese IMO ali so nanj prenesene z drugimi mednarodnimi konvencijami, za preprečevanje in nadzorovanje onesnaževanja morja z ladij, zlasti z vidika sprejemanja in spreminjanja pravil ali drugih določb. Odbor MEPC bo na svojem drugem izrednem zasedanju sprejel spremembe konvencije MARPOL v skladu s členom 16(2), točke (b), (c) in (d).

(4) Odbor MEPC IMO naj bi na drugem izrednem zasedanju, ki bo potekalo od 14. do 17. oktobra 2025, sprejel spremembe Priloge VI k Mednarodni konvenciji o preprečevanju onesnaževanja morja z ladij (MARPOL) glede določitve severovzhodnega Atlantika kot novega območja nadzora nad emisijami (pravili 13 in 14 ter Dodatek VII), glede dostopnosti podatkovne zbirke IMO o porabi ladijskega goriva (IMO DCS) in klavzule o pregledu kratkoročnega ukrepa za zmanjšanje emisij toplogrednih plinov (pravila 20, 25, 27 in 28) ter glede okvira IMO za neto ničelne emisije (novo poglavje 5).

(5) Predvideni akti odbora MEPC bodo imeli pravne učinke.

(6) Zato je primerno določiti stališče, ki naj se v imenu Unije zastopa na izrednem zasedanju Odbora za varstvo morskega okolja IMO, saj lahko predvideni akti odločilno vplivajo na vsebino prava Unije, in sicer na Direktivo (EU) 2016/802 glede zmanjšanja vsebnosti žvepla v nekaterih vrstah tekočega goriva[1], Uredbo (EU) 2015/757 o spremljanju emisij ogljikovega dioksida iz pomorskega prevoza,

[1] UL L 132, 21.5.2016, str. 58.

poročanju o njih in njihovem preverjanju[2], Direktivo (EU) 2023/959 o spremembi Direktive 2003/87/ES o vzpostavitvi sistema za trgovanje s pravicami do emisije toplogrednih plinov v Uniji ter Sklepa (EU) 2015/1814 o vzpostavitvi in delovanju rezerve za stabilnost trga za sistem Unije za trgovanje z emisijami toplogrednih plinov[3] ter Uredbo (EU) 2023/1805 o uporabi obnovljivih in nizkoogljičnih goriv v pomorskem prometu[4].

(7) Zato bi morala Unija podpreti spremembe pravil 13 in 14 ter Dodatka VII k Prilogi VI h konvenciji MARPOL, saj bo to prispevalo k preprečevanju, zmanjševanju in nadzoru emisij NOx, SOx in delcev z ladij, kar bi prineslo s tem povezane koristi za zdravje in okolje, hkrati pa bi gospodarski vpliv na pomorski sektor ostal obvladljiv. Unija bo podprla tudi spremembe pravila 27 Priloge VI h konvenciji MARPOL, saj bodo dodatno izboljšale dostopnost podatkov iz podatkovne zbirke IMO DCS, da se zagotovi zanesljivo izvajanje okvira kazalnika ogljične intenzivnosti in olajša njegov pregled. Unija podpira spremembe pravil 20, 25, 27 in 28 Priloge VI h konvenciji MARPOL, saj izhajajo iz sprejetja strategije IMO o toplogrednih plinih iz leta 2023 in zaključka pregleda kratkoročnih ukrepov, ki ga je opravil IMO, ter omogočajo nadaljnji pregled teh pravil. Unija bi morala podpreti tudi uvedbo novega poglavja 5 Priloge VI h konvenciji MARPOL, saj vsebuje določbe v zvezi z zmanjšanjem emisij toplogrednih plinov iz mednarodnega ladijskega prometa, da bi se dosegle neto ničelne emisije toplogrednih plinov do leta 2050. To bo tudi trdna podlaga za potreben energetski prehod ladijskega prometa. Namen navedenega poglavja je uresničiti podnebne cilje, določene v strategiji IMO za zmanjšanje emisij toplogrednih plinov z ladij iz leta 2023, pospešiti uvajanje goriv, tehnologij in virov energije z ničelnimi in skoraj ničelnimi emisijami toplogrednih plinov ter podpreti pravičen in enakopraven prehod.

(8) Stališče Unije izrazijo države članice Unije, ki so članice IMO, in Komisija ter pri tem delujejo skupno v interesu Unije –

SPREJEL NASLEDNJI SKLEP:

Člen 1

Stališče, ki se v imenu Unije zastopa na drugem izrednem zasedanju Odbora za varstvo morskega okolja Mednarodne pomorske organizacije (IMO), je strinjanje s sprejetjem:

(a) sprememb pravil 13 in 14 ter Dodatka VII k Prilogi VI h konvenciji MARPOL v zvezi z določitvijo severovzhodnega Atlantika kot novega območja nadzora nad emisijami;

(b) sprememb pravil 20, 25, 27 in 28 Priloge VI h konvenciji MARPOL v zvezi z dostopnostjo podatkovne zbirke IMO DCS in klavzulo o pregledu kratkoročnega ukrepa za zmanjšanje emisij toplogrednih plinov ter

(c) uvedbe novega poglavja 5 Priloge VI h konvenciji MARPOL v zvezi z okvirom IMO za neto ničelne emisije.

[2] UL L 123, 19.5.2015, str. 55.
[3] UL L 130, 16.5.2023, str. 134.
[4] UL L 234, 22.9.2023, str. 48.

Člen 2

Stališče iz člena 1 izrazijo Komisija in države članice Unije, ki so članice Odbora za varstvo morskega okolja IMO in delujejo skupno v interesu Unije.

Člen 3

Ta sklep je naslovljen na Komisijo in države članice.

V Bruslju,

Za Svet
predsednik