OBRAZAC NACRTA PRIJEDLOGA ISKAZA O PROCJENI UČINAKA PROPISA

MINISTARSTVO ZAŠTITE OKOLIŠA I PRIRODE

**KLASA: 351-01/15-04/23**

**URBROJ: 517-06-1-2-1-16-11**

**Zagreb, svibanj 2016.**

**NACRT PRIJEDLOGA ISKAZA O PROCJENI UČINAKA PROPISA** **ZA**

**ZAKON O PROVEDBI UREDBE (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** **S NACRTOM KONAČNOG PRIJEDLOGA ZAKONA**

|  |
| --- |
| **1. PROBLEM** |
| Međunarodni pomorski promet ostaje jedina vrsta prijevoza koja nije obuhvaćena obvezom Unije za smanjenje emisije stakleničkih plinova.  Emisije CO2 iz međunarodnog pomorskog prometa povezane s Unijom od 1990. do 2007. povećale su se za 48 % stoga je potrebno smanjiti navedene emisije sukladno Rezoluciji Europskog parlamenta od 5. veljače 2014. o okviru klimatske i energetske politike do 2030. Europsko vijeće u svojim je zaključcima od 23. i 24. listopada 2014. godine podržalo obvezujući cilj EU-a u smislu domaćeg smanjenja emisije stakleničkih plinova za najmanje 40 % do 2030. u odnosu na 1990. godinu. Europsko vijeće također je naglasilo 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 i energetske učinkovitosti u prometu.  U srpnju 2011. Međunarodna pomorska organizacija (*International Maritime Organisation*, IMO) je usvojila tehničke i operativne mjere, posebno indeks energetske učinkovitosti za nove brodove i plan za upravljanje energetskom učinkovitosti broda, koje će dovesti do poboljšanja u vezi sa smanjenjem očekivanog porasta emisija stakleničkih plinova, ali same ne mogu dovesti do potpunog smanjenja emisija stakleničkih plinova u međunarodnom pomorskom prometu radi postizanja globalnog cilja da se povećanje globalnih temperatura ograniči na 2°C. U skladu s podacima IMO-a, primjenom operativnih mjera i postojećih tehnologija posebna potrošnja energije i emisije CO2 brodova mogle bi se smanjiti do 75 %, a za znatan dio tih mjera može se smatrati da su isplative i da bi kao takve mogle donijeti neto korist sektoru jer se zbog smanjenih troškova za gorivo osigurava povrat svih operativnih troškova ili troškova ulaganja.  Usvajanje mjera za smanjenje emisija stakleničkih plinova i potrošnje goriva sprečavaju tržišna ograničenja kao što su nedostatak pouzdanih informacija o učinkovitosti potrošnje goriva na brodovima ili dostupnih tehnologija za nadogradnju brodova, nedostupnost sredstava za ulaganje u učinkovitost brodova i neusklađeni poticaji jer brodovlasnici ne bi imali koristi od svojih ulaganja u učinkovitost broda ako račune za gorivo plaćaju brodari.  Kako bi se u budućnosti smanjile emisije CO2 iz pomorskog prometa na razini Unije, kao jedan od preduvjeta, uspostavlja se sustav za praćenje emisija CO2, izvješćivanje o njima i njihovu verifikaciju (sustav MRV; *Monitoring Reporting Verification*) na temelju potrošnje goriva brodova kao prvog koraka u sklopu postupnog uključivanja emisija iz pomorskog prometa u obvezu Unije za smanjenje emisija stakleničkih plinova uz emisije iz drugih sektora koje su već uključene u tu obvezu.  U Republici Hrvatskoj, članici Europske unije nužno je osigurati direktnu provedbu Uredbi EU donošenjem Zakona o provedbi Uredbe EU br. 2015/757 Europskog parlamenta i vijeća od 29. travnja 2015. o praćenje emisija CO2 iz pomorskog prometa, izvješćivanje o njima i njihovu verifikaciju (u daljnjem tekstu: Uredba EU br. 2015/757). |

|  |
| --- |
| **2. CILJEVI** |
| Zakonom o provedbi Uredbe EU br. 2015/757 omogućiti će se direktna primjena odredbi navedene Uredbe.  Zakonom o provedbi Uredbe EU br. 2015/757 utvrđuju se pravila za točno praćenje emisija ugljikova dioksida (CO2) i drugih relevantnih informacija o brodovima većim od 5 000 bruto tonaže (BT), koji dolaze u luke pod nadležnošću države članice, polaze iz tih luka ili se u njima nalaze te za izvješćivanje o njima i njihovu verifikaciju radi promicanja smanjenja emisija CO2 iz pomorskog prometa na troškovno učinkovit način. Brodovi iznad 5 000 BT čine oko 55 % brodova koji pristaju u luke Unije i odgovorni su za oko 90 % povezanih emisija CO2. Uredba zahvaća brodare (kompanije) i akreditirane verifikatore.  Normativnim rješenjem odredit će se tijela nadležna za provedbu i nadzor provedbe naprijed navedene Uredbe, zadaće nadležnih tijela, utvrđuju se pravila za točno praćenje emisija ugljikova dioksida (CO2), uloga verifikatora, akreditacija verifikatora, inspekcijski nadzor te prekršajne odredbe.  Očekuje se da će uvođenje sustava MRV Europske unije potaknuti smanjenje emisija do 2 % u usporedbi s uobičajenim poslovanjem i ukupnim smanjenjem neto troškova do 1,2 milijarde EUR do 2030. jer bi se time moglo doprinijeti uklanjanju tržišnih prepreka, posebno onih u vezi s nedostatkom informacija o učinkovitosti brodova, pružanjem usporedivih i pouzdanih informacija relevantnim tržištima o potrošnji goriva i energetskoj učinkovitosti.  To smanjenje troškova prijevoza trebalo bi potaknuti međunarodnu trgovinu. Nadalje, stabilan sustav MRV preduvjet je za svaku mjeru utemeljenu na tržištu, standard učinkovitosti ili drugu mjeru, bilo da se primjenjuje na razini Europske unije ili u svijetu. Njime se također osiguravaju pouzdani podaci za postavljanje točnih ciljeva za smanjenje emisija i ocjenu napretka u doprinosu pomorskog prometa postizanju niskougljičnog gospodarstva. S obzirom na međunarodnu narav pomorskog prometa najbolja i najučinkovitija metoda smanjivanja emisija stakleničkih plinova u međunarodnom brodskom prometu bilo bi usklađeno postupanje na svjetskoj razini. |

|  |
| --- |
| **3. MOGUĆE OPCIJE** |
| **Opcija 1 -** ne poduzimati ništa(nenormativno rješenje)  **Opcija 2** (nenormativno rješenje)  Opcija 1 i Opcija 2 (opcija rješavanja problema bez donošenja novog ili izmjene postojećeg zakonodavstva) koje se odnose na nenormativno rješenje, nisu moguće. Republika Hrvatska mora osigurati direktnu primjenu odredbi Uredbi EU u Republici Hrvatskoj te s tim u vezi započeti s praćenjem emisija stakleničkih plinova iz pomorskog prometa s ciljem budućeg uključenja ovog sektora u mjere smanjenja emisija.  **Opcija 3 (normativno rješenje)**  Podzakonskim aktom nije moguće uspostaviti pravni i institucionalni okvir za primjenu Uredba EU br. 2015/757 , jer njime nije moguće propisati prekršajne odredbe, a Uredba EU br. 2015/757 propisuje da države članice trebaju uspostaviti sustav sankcija u slučaju neusklađenosti s obvezama praćenja i izvješćivanja te poduzeti sve potrebne mjere kako bi osigurale nametanje tih sankcija.  **Opcija 4 (normativno rješenje):**  Ova opcija odnosi se na donošenje Zakona o provedbi Uredbe EU br. 2015/757. Na taj način Republika Hrvatska bi ispunila svoju obvezu koja se odnosi na sve države članice Europske unije. Primjenjujući direktno Uredbu omogućit će se primjena odredbi navedene Uredbe EU br. 2015/757. Smatramo da je normativnim rješenjem jedino moguće u budućnosti postići smanjenje emisije stakleničkih plinova iz pomorskog prometa, najprije uspostavom učinkovitog sustava praćenja emisija iz ovog sektora i propisivanjem određenih rokova kako bi se brodari (kompanije), verifikatori i Hrvatska akreditacijska agencija mogla pripremiti za provedbu navedene Uredbe. Normativnim rješenjem propisati će se određene prekršajne kazne za nepoštivanje odredbi propisanih ovom EU uredbom, za primjenu koje se, ovim Prijedlogom zakona uspostavlja pravni i institucionalni okvir u Republici Hrvatskoj. |

|  |
| --- |
| **4. USPOREDBA OPCIJA** |
| Obzirom da je moguća jedino Opcija 4 (normativno rješenje) temeljem izrađenih teza propisa, detaljno je opisana ta opcija.   |  |  |  | | --- | --- | --- | | **Opcije** | **Koristi** | **Troškovi** | | **Opcija 1:** ne poduzimati ništa | Ne razmatra se | Ne razmatra se | | **Opcija 2:** (nenormativno rješenje) | Ne razmatra se | Ne razmatra se | | **Opcija 3:** (normativno rješenje) | Ne razmatra se | Ne razmatra se | | **Opcija 4:** (normativno rješenje) | Normativno rješenje zahtijeva donošenje Zakona kojim će se omogućiti provedba Uredbe Europske unije.  Normativno rješenje će uspostaviti učinkovit sustav praćenja i izvješćivanja o emisijama CO2 iz pomorskog prometa. | Očekuje se da će uvođenje sustava praćenja, izvješćivanja i verifikacije potaknuti smanjenje emisija do 2 % u usporedbi s uobičajenim poslovanjem i ukupnim smanjenjem neto troškova do 1,2 milijarde EUR do 2030. godine jer bi se time moglo doprinijeti uklanjanju tržišnih prepreka, posebno onih u vezi s nedostatkom informacija o učinkovitosti brodova, pružanjem usporedivih i pouzdanih informacija relevantnim tržištima o potrošnji goriva i energetskoj učinkovitosti. | |

**UPUTA: Ovaj dio Iskaza popunjava se pri ažuriranju Nacrta prijedloga iskaza, a nakon provedenog savjetovanja i ponovno se ažurira nakon javne rasprave kod izrade Prijedloga iskaza**

|  |
| --- |
| **5. SAVJETOVANJE** |
| Tijekom razdoblja od 15. ožujka do 15. travnja 2016. godine Nacrt prijedloga iskaza o procjeni učinaka propisa za Nacrt prijedloga Uredbe (EU) br. 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 bio je javno dostupan na internetskim stranicama e- savjetovanje te je bio dostavljen i na mišljenje središnjim tijelima državne uprave nadležnim za poslove pomorstva, prometa i infrastrukture gospodarstva, zdravlja, socijalne skrbi, financija, Hrvatskoj udruzi poslodavaca, Hrvatskoj agenciji za okoliš i prirodu i Agenciji za zaštitu tržišnog natjecanja.  Primjedbi na Nacrt iskaza nije bilo.  Nakon provedenog savjetovanja odlučeno je da se izabere opcija normativnog rješenja kojom se krenulo u izradu Nacrta prijedloga Zakona |

|  |
| --- |
| **6. PREPORUČENA OPCIJA** |
| Nakon provedenog savjetovanja odlučeno je da se izabere opcija normativnog rješenja. Ministarstvo zaštite okoliša i prirode je kao stručni nositelj izradilo Nacrt prijedloga Zakona.  **Opcija 4:** Normativno rješenje zahtijeva donošenje Zakona kojim će se omogućiti provedba Uredbe Europske unije.  Normativno rješenje neće imati dodatni financijski učinak na državni proračun. |

|  |
| --- |
| **7. PRAĆENJE PROVEDBE I EVALUACIJA** |
| Nacrtom prijedloga Zakona propisano je Ministarstvo zaštite okoliša i prirode i Ministarstvo pomorstva, prometa i infrastrukture kao nadležna tijela državne uprave za provedbu i nadzor provedbe uredbe Europske unije. za područje zaštite, Hrvatska akreditacijska agencija Hrvatska agencija za okoliš i prirodu). Nacrtom prijedloga Zakona definirane su i nadležnosti Hrvatske akreditacijske agencije i Hrvatske agencije za okoliš i prirodu. |

|  |
| --- |
| **8. PRILOZI** |
| TEZE O SADRŽAJU PROPISA za Zakon o provedbi Uredbe EU br. (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. |
|  |

TEZE O SADRŽAJU PROPISA

**za Nacrt prijedloga zakona o provedbi Uredbe (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**

Na globalnoj razini, emisije iz brodova su vrlo veliki, a ujedno i rastući izvor stakleničkih plinova (većim dijelom CO2) koji uzrokuju klimatske promjene. Europsko vijeće i Europski parlament dogovorili su se 2011. godine kako svi gospodarski sektori moraju doprinijeti smanjenju emisija. Pomorski promet je jedini sektor koji još uvijek nije obuhvaćen mjerama smanjenja emisija stakleničkih plinova.

Europska komisija je 2011. godine izdala dokument Bijelu knjigu (White Paper) o transportu gdje je utvrdila da se emisije iz prometa moraju smanjiti za 40 % (50 % ako je izvedivo) do 2050. godine, u odnosu na razine emisija iz 2005. godine. U 2010. godini ukupne emisije CO2 vezane uz aktivnosti pomorskog transporta u Europi (koje uključuju rute unutar EU, dolazna putovanja u EU i odlazna putovanja iz EU) su procijenjene na 180 Mt CO2. Usprkos uvođenju standarda minimalne energetske efikasnosti za određene kategorije novih brodova od 1. siječnja 2013. godine (Indeks dizajna energetske efikasnosti/Energy Efficiency Design Index", EEDI) od strane Međunarodne pomorske organizacije (International Maritime Organisation – IMO) očekuje se rast emisija iz ovog sektora 210 Mt CO2 do 2020. godine (+8 % u usporedbi s 2005. godinom), 223 Mt CO2 do 2030. godine (+15% u usporedbi s 2005. godinom) i 271 Mt CO2 do 2050. godine (+39 % u usporedbi s 2005. godinom). Glavni pokretač ovog rasta je povećana potražnja za pomorskim transportom potaknuta rastom svjetske trgovine.

Projicirani rast se očekuje usprkos dostupnim operativnim mjerama i postojećim tehnologijama za smanjenje specifične potrošnje energije i emisija CO2 iz brodova za 75 % (prema procjenama IMO). Značajni dio ovih mjera može se smatrati troškovno učinkovitim obzirom da smanjena cijena goriva osigurava povrat bilo kakvih operativnih ili investicijskih troškova. Postoji nedostatak pouzdanih informacija efikasnosti brodova u vezi s potrošnjom goriva i u vezi s naknadnim opremanjem brodova u smislu unaprjeđivanja učinkovitosti.

Europska komisija je ustvrdila da točna količina emisija iz pomorskog prometa u EU nije poznata zbog nedostatka praćenja i izvješćivanja takvih emisija te potreban razvoj sveobuhvatnog sustava praćenja, izvješćivanja i verifikacije (monitoring, reporting and verification – MRV) emisija CO2 iz pomorskog prometa za donošenje tržišnih mjera ili standarda efikasnosti bilo na EU ili globalnoj razini. Uvođenjem MRV-a dobilo bi se više informacija o efikasnosti brodova, a pretpostavlja se da bi se time ostvarilo i smanjenje emisija od 2 % u odnosu na temeljni („business-as-usual“) scenarij, odnosno postigla bi se ušteda od 1,2 milijardi eura do 2030. godine.

Kako bi se smanjile emisije CO2 iz pomorskog prometa na razini Europske unije, Europski parlament i Vijeće usvojili su 29. travnja 2015. godine Uredbu (EU) 2015/757 o praćenju emisija ugljikova dioksida iz pomorskog prometa, izvješćivanju o njima i njihovoj verifikacijite o izmjeni Direktive 2009/16/EZ (u daljnjem tekstu: Uredba (EU) 2015/575). Uredba (EU) 2015/575) stupila je na snagu 1. srpnja 2015. godine i u cijelosti je obvezujuća i izravno se primjenjuje u svim državama članicama.

Uredba (EU) 2015/575 utvrđuje pravila za točno praćenje emisija ugljikova dioksida (CO2) i drugih relevantnih informacija o brodovima težim od 5 000 bruto tona (BT), ispuštenih tijekom putovanja iz njihove zadnje luke pristajanja do luke pristajanja pod nadležnošću države članice te od luke pristajanja pod nadležnošću države članice do njihove sljedeće luke pristajanja, kao i unutar luka pristajanja pod nadležnošću države članice te za izvješćivanje o njima i njihovu verifikaciju radi promicanja smanjenja emisija CO2 iz pomorskog prometa na troškovno učinkovit način. Brodovi teži od 5 000 BT čine oko 55 % brodova koji pristaju u luke Europske unije i odgovorni su za oko 90 % povezanih emisija CO2. Uredba zahvaća brodare (kompanije) i akreditirane verifikatore.

Sustav MRV temeljit će se na potrošnji goriva brodova, kao prvog koraka, u sklopu postupnog uključivanja emisija iz pomorskog prometa u obvezu Europske unije za smanjenje emisija stakleničkih plinova uz emisije iz drugih sektora koje su već uključene u tu obvezu, zatim na vrsti goriva i energetskoj efikasnosti koji će biti dostupni iz dnevnika i izvještaja. Koristit će se postojeće strukture i tijela pomorskog sektora za verifikaciju izvještaja o emisijama i za izdavanje dokumenata o sukladnosti. Iz ove obveze isključeni su brodovi manji od 5000 Gt (bruto tona) koji čine oko 40 % flote, a doprinose sa svega 10% emisija. Iz obveze praćenja isključeni su ratni brodovi, vojni pomoćni brodovi, brodovi za izlov ili obradu ribe, drveni brodovi primitivne izrade, brodovi koji nemaju mehanički pogon te vladini brodovi koji se upotrebljavaju u nekomercijalne svrhe.

Republika Hrvatska kao članica Europske unije dužna je osigurati direktnu provedbu Uredbe (EU) 2015/757 Europskog parlamenta i vijeća od 16. travnja 2014. o praćenju emisija ugljikova dioksida iz pomorskog prometa, izvješćivanju o njima i njihovoj verifikacijite o izmjeni Direktive 2009/16/EZ donošenjem Zakona o njezinoj provedbi.

Zakon o provedbi Uredbe (EU) 2015/757 sadržavat će sljedeće glave:

1. Opće odredbe;
2. Nadležna tijela i njihove nadležnosti;
3. Inspekcijski nadzor;
4. Prekršajne odredbe;
5. Završna odredba.