



PARLAMENTO EUROPEU

2009 - 2014

Comissão do Ambiente, da Saúde Pública e da Segurança Alimentar

2013/0224(COD)

5.12.2013

ALTERAÇÕES

80 - 278

Projeto de relatório
Theodoros Skylakakis
(PE522.893v01-00)

Monitorização, comunicação e verificação das emissões de dióxido de carbono provenientes do transporte marítimo e que altera o Regulamento (UE) n.º 525/2013

Proposta de regulamento
(COM(2013)480 – C7-0201/2013 – 2013/0224(COD))

AM\1012185PT.doc

PE524.761v01-00

PT

Unida na diversidade

PT

Alteração 80 Satu Hassi

Proposta de regulamento Considerando 4

Texto da Comissão

(4) A melhor opção possível para reduzir as emissões de dióxido de carbono provenientes dos transportes marítimos, a nível da União, continua a ser a criação de um sistema de monitorização, comunicação e verificação (MCV) das emissões de **CO₂**, baseado no consumo de combustível dos navios, como primeira etapa de uma abordagem faseada de inclusão das emissões dos transportes marítimos no compromisso de redução dos gases com efeito de estufa assumido pela União.

Alteração

(4) A melhor opção possível para reduzir as emissões de dióxido de carbono provenientes dos transportes marítimos, a nível da União, continua a ser **a aplicação de medidas baseadas no mercado que requer** a criação de um sistema de monitorização, comunicação e verificação (MCV) das emissões de **gases com efeito de estufa**, baseado no consumo de combustível dos navios, como primeira etapa de uma abordagem faseada de inclusão das emissões dos transportes marítimos no compromisso de redução dos gases com efeito de estufa assumido pela União. **O acesso público aos dados das emissões contribuirá para eliminar muitos dos entraves de mercado que impedem a adoção de muitas medidas com custos negativos que reduziriam as emissões provenientes deste setor.**

Or. en

Alteração 81 Corinne Lepage

Proposta de regulamento Considerando 4

Texto da Comissão

(4) A melhor opção possível para reduzir as emissões de dióxido de carbono provenientes dos transportes marítimos, a nível da União, continua a ser a criação de um sistema de monitorização, comunicação e verificação (MCV) das emissões de CO₂, baseado no consumo de combustível dos

Alteração

(4) A melhor opção possível para reduzir as emissões de dióxido de carbono provenientes dos transportes marítimos, a nível da União, continua a ser a criação de **medidas baseadas no mercado. A primeira etapa indispensável para o estabelecimento de um RCLE consiste na**

navios, como primeira etapa de uma abordagem faseada de inclusão das emissões dos transportes marítimos no compromisso de redução dos gases com efeito de estufa assumido pela União.

criação de um sistema de monitorização, comunicação e verificação (MCV) das emissões de CO₂, baseado no consumo de combustível dos navios, como primeira etapa de uma abordagem faseada de inclusão das emissões dos transportes marítimos no compromisso de redução dos gases com efeito de estufa assumido pela União.

Or. fr

Alteração 82 **Georgios Koumoutsakos**

Proposta de regulamento **Considerando 4**

Texto da Comissão

(4) A melhor opção possível para reduzir as emissões de dióxido de carbono provenientes dos transportes marítimos, a nível da União, continua a ser a criação de um sistema de monitorização, comunicação e verificação (MCV) das emissões de CO₂, baseado no consumo de combustível dos navios, como primeira etapa de uma abordagem faseada **de inclusão das emissões dos transportes marítimos no compromisso de redução dos gases com efeito de estufa assumido pela União.**

Alteração

(4) A melhor opção possível para reduzir as emissões de dióxido de carbono provenientes dos transportes marítimos, a nível da União, continua a ser a criação de um sistema de monitorização, comunicação e verificação (MCV) das emissões de CO₂, baseado no consumo de combustível dos navios, **com vista à recolha dos dados agregados das emissões de CO₂**, como primeira etapa de uma abordagem faseada **que poderá ser justificada pela necessidade de reduzir essas emissões.**

Or. en

Alteração 83 **Christofer Fjellner**

Proposta de regulamento **Considerando 7**

Texto da Comissão

(7) A introdução de um sistema MCV da União deverá permitir reduzir **até 2 %** as

Alteração

(7) A introdução de um sistema MCV da União deverá permitir reduzir as emissões,

emissões, *comparativamente a um cenário de manutenção do status quo, e reduzir os custos líquidos agregados em cerca de 1,2 mil milhões de EUR até 2030*, uma vez que poderá contribuir para eliminar entraves do mercado, *especialmente os relacionados com a falta de informação sobre a eficiência dos navios*. Esta redução dos custos de transporte facilitaria o comércio internacional. Além disso, a existência de um sistema MCV sólido constitui uma condição prévia necessária para a aplicação de quaisquer medidas baseadas no mercado ou *normas de eficiência*, tanto a nível da UE como a nível mundial. Um tal sistema também fornece dados fiáveis para fixar metas precisas de redução das emissões e avaliar como evolui o contributo do transporte marítimo para a realização de uma economia hipocarbónica.

uma vez que poderá contribuir para eliminar entraves do mercado. Esta redução dos custos de transporte facilitaria o comércio internacional. Além disso, a existência de um sistema MCV sólido constitui uma condição prévia necessária para a aplicação de quaisquer medidas baseadas no mercado ou *de medidas destinadas a constituir uma melhor base para o princípio do «poluidor-pagador»*, tanto a nível da UE como a nível mundial. Um tal sistema também fornece dados fiáveis para fixar metas precisas de redução das emissões e avaliar como evolui o contributo do transporte marítimo para a realização de uma economia hipocarbónica.

Or. en

Alteração 84

Kriton Arsenis, Andrea Zanoni, Judith A. Merkies, Corinne Lepage

Proposta de regulamento Considerando 7-A (novo)

Texto da Comissão

Alteração

(7-A) São necessárias informações fiáveis sobre as emissões de CO₂ e a eficiência da utilização dos combustíveis nos navios, a fim de, numa fase posterior, se aplicar um sistema de fixação de preços dessas emissões. Por conseguinte, caso, após três anos a contar da data da primeira publicação da informação prevista no artigo 21.º, não seja aprovado pelos Estados-Membros, no quadro da Organização Marítima Internacional, ou pela União, no quadro da CQNUAC, um acordo internacional que inclua as emissões dos transportes marítimos internacionais nas suas metas de redução,

a Comissão deve apresentar uma proposta no sentido de aplicar um sistema de fixação de preços das emissões dos transportes marítimos internacionais.

Or. en

Alteração 85
Françoise Grossetête

Proposta de regulamento
Considerando 8

Texto da Comissão

(8) Todas as viagens intra-União, todas as viagens de entrada entre o último porto de escala situado fora da União e o primeiro porto de escala situado na União e todas as viagens de saída entre um porto situado na União e o porto de escala seguinte situado fora da União devem ser consideradas relevantes para efeitos de monitorização. As emissões de CO₂ nos portos da União, inclusive quando os navios estão acostados ou circulam dentro do porto, devem ser igualmente abrangidas, sobretudo tendo em conta que existem medidas específicas para as reduzir ou evitar. Estas regras devem ser aplicadas sem discriminações a todos os navios, independentemente da bandeira.

Alteração

(8) Todas as viagens intra-União, todas as viagens de entrada entre o último porto de escala situado fora da União e o primeiro porto de escala situado na União e todas as viagens de saída entre um porto situado na União e o porto de escala seguinte situado fora da União devem ser consideradas relevantes para efeitos de monitorização. As emissões de CO₂ nos portos da União, inclusive quando os navios estão acostados ou circulam dentro do porto, devem ser igualmente abrangidas, sobretudo tendo em conta que existem medidas específicas *e tecnologias alternativas, designadamente infraestruturas de ligação elétrica dos navios acostados*, para as reduzir ou evitar. Estas regras devem ser aplicadas sem discriminações a todos os navios, independentemente da bandeira.

Or. fr

Justificação

Nas cidades portuárias, as emissões dos navios constituem uma fonte de poluição urbana considerável. A ligação dos navios acostados à rede elétrica permitiria parar os motores e, desta forma, mitigar essa poluição. Trata-se de uma tecnologia madura e com diversas vantagens ambientais, além do potencial industrial que pode apresentar.

Alteração 86
Satu Hassi

Proposta de regulamento
Considerando 10

Texto da Comissão

(10) Um sistema de MCV sólido, especificamente aplicável aos navios, a nível da União, deve basear-se no cálculo das emissões resultantes do combustível consumido em viagens de e para os portos da União, uma vez que os dados relativos às vendas de combustível não permitiriam estimativas suficientemente precisas do consumo de combustível neste âmbito específico, devido à grande capacidade dos reservatórios dos navios.

Alteração

(10) Um sistema de MCV sólido, especificamente aplicável aos navios, a nível da União, deve basear-se no cálculo das emissões resultantes do combustível consumido ***ou na comunicação precisa das emissões reais*** em viagens de e para os portos da União, uma vez que os dados relativos às vendas de combustível não permitiriam estimativas suficientemente precisas do consumo de combustível neste âmbito específico, devido à grande capacidade dos reservatórios dos navios.

Or. en

Justificação

Os navios que utilizam um sistema de monitorização contínua obtêm informações precisas sobre as suas emissões, não tendo de converter as mesmas em consumo de combustível.

Alteração 87
Christofer Fjellner

Proposta de regulamento
Considerando 11

Texto da Comissão

(11) O sistema MCV da União deve abranger igualmente outras informações pertinentes em termos de clima, que permitam determinar a eficiência dos navios ou analisar aprofundadamente os fatores subjacentes à evolução das emissões. Este âmbito também alinha o sistema da União com as iniciativas internacionais no sentido de introduzir normas de eficiência aplicáveis aos navios existentes, incluindo medidas

Alteração

Suprimido

operacionais, e contribui para eliminar os entraves do mercado relacionados com a falta de informações.

Or. en

Justificação

Nesta fase inicial, o sistema MCV deve abranger apenas as emissões de CO₂. Numa fase posterior, o sistema poderá ser reforçado com outras informações pertinentes em termos de clima. Corre-se o risco de os requisitos da UE em matéria de eficiência da comunicação comprometerem, nesta fase, o desenvolvimento da OMI.

Alteração 88 **Nils Torvalds**

Proposta de regulamento **Considerando 11**

Texto da Comissão

(11) O sistema MCV da União deve ***abranger igualmente outras informações pertinentes em termos de clima, que permitam*** determinar a eficiência dos navios ou analisar aprofundadamente os fatores subjacentes à evolução das emissões. Este âmbito também alinha o sistema da União com as iniciativas internacionais no sentido de introduzir normas de eficiência aplicáveis aos navios existentes, incluindo medidas operacionais, e contribui para eliminar os entraves do mercado relacionados com a falta de informações.

Alteração

(11) O sistema MCV da União deve ***permitir*** determinar a eficiência dos navios ou analisar aprofundadamente os fatores subjacentes à evolução das emissões. Este âmbito também alinha o sistema da União com as iniciativas internacionais no sentido de introduzir normas de eficiência aplicáveis aos navios existentes, incluindo medidas operacionais, e contribui para eliminar os entraves do mercado relacionados com a falta de informações.

Or. en

Alteração 89 **Georgios Koumoutsakos**

Proposta de regulamento **Considerando 11**

Texto da Comissão

(11) O sistema MCV da União deve abranger igualmente outras informações pertinentes ***em termos de clima***, que permitam determinar a eficiência dos navios ou analisar aprofundadamente os fatores subjacentes à evolução das emissões. Este âmbito também alinha o sistema da União com as iniciativas internacionais no sentido de introduzir normas de eficiência aplicáveis aos navios existentes, incluindo medidas operacionais, e contribui para eliminar os entraves do mercado relacionados com a falta de informações.

Alteração

(11) O sistema MCV da União deve abranger igualmente outras informações pertinentes, que permitam determinar a eficiência dos navios ou analisar aprofundadamente os fatores subjacentes à evolução das emissões. Este âmbito também alinha o sistema da União com as iniciativas internacionais no sentido de introduzir normas de eficiência aplicáveis aos navios existentes, incluindo medidas operacionais, e contribui para eliminar os entraves do mercado relacionados com a falta de informações.

Or. en

Alteração 90 **Christofer Fjellner**

Proposta de regulamento **Considerando 12**

Texto da Comissão

(12) Para diminuir os encargos administrativos suportados por armadores e operadores, em especial por pequenas e médias empresas, ***e otimizar o rácio custo-benefício do sistema proposto*** sem pôr em risco o objetivo de abranger a maior parte das emissões de ***gases com efeito de estufa*** provenientes do transporte marítimo, ***as regras*** de monitorização, comunicação de informações e verificação ***só devem*** ser ***aplicadas a grandes emissores. Após uma análise objetiva e pormenorizada das dimensões e das emissões dos navios que entram e saem dos portos da União Europeia, foi selecionado um limiar de 5 000 GT. Os navios com arqueação bruta superior a 5 000 GT representam cerca de 55 % dos navios que escalam os portos da União e***

Alteração

(12) Para diminuir os encargos administrativos suportados por armadores e operadores, em especial por pequenas e médias empresas, sem pôr em risco o objetivo de abranger a maior parte das emissões de ***CO₂*** provenientes do transporte marítimo, ***o sistema*** de monitorização, comunicação de informações e verificação ***deve*** ser ***aplicado a navios com arqueação bruta de 3 000 GT ou superior.***

cerca de 90 % das emissões associadas. Este limiar não-discriminatório asseguraria a cobertura dos emissores mais importantes. Um limiar menor resultaria em encargos administrativos mais pesados, ao passo que um limiar maior diminuiria a cobertura das emissões e, conseqüentemente, a eficácia ambiental do sistema.

Or. en

Alteração 91 Spyros Danellis

Proposta de regulamento Considerando 12

Texto da Comissão

(12) Para diminuir os encargos administrativos suportados por armadores e operadores, em especial por pequenas e médias empresas, e otimizar o rácio custo-benefício do sistema proposto sem pôr em risco o objetivo de abranger a maior parte das emissões de gases com efeito de estufa provenientes do transporte marítimo, as regras de monitorização, comunicação de informações e verificação só devem ser aplicadas a grandes emissores. Após uma análise objetiva e pormenorizada das dimensões e das emissões dos navios que entram e saem dos portos da União Europeia, foi selecionado um limiar de 5 000 GT. Os navios com arqueação bruta superior a 5 000 GT representam cerca de 55 % dos navios que escalam os portos da União e cerca de 90 % das emissões associadas. Este limiar não-discriminatório asseguraria a cobertura dos emissores mais importantes. Um limiar menor resultaria em encargos administrativos mais pesados, ao passo que um limiar maior diminuiria a cobertura das emissões e, conseqüentemente, a eficácia

Alteração

(12) Para diminuir os encargos administrativos suportados por armadores e operadores, em especial por pequenas e médias empresas, e otimizar o rácio custo-benefício do sistema proposto sem pôr em risco o objetivo de abranger a maior parte das emissões de gases com efeito de estufa provenientes do transporte marítimo, as regras de monitorização, comunicação de informações e verificação só devem ser aplicadas a grandes emissores. Após uma análise objetiva e pormenorizada das dimensões e das emissões dos navios que entram e saem dos portos da União Europeia, foi selecionado um limiar de 5 000 GT. Os navios com arqueação bruta superior a 5 000 GT representam cerca de 55 % dos navios que escalam os portos da União e cerca de 90 % das emissões associadas. Este limiar não-discriminatório asseguraria a cobertura dos emissores mais importantes. Um limiar menor resultaria em encargos administrativos mais pesados, ao passo que um limiar maior diminuiria a cobertura das emissões e, conseqüentemente, a eficácia ambiental do sistema. ***Esta situação será***

ambiental do sistema.

aprovada por meio de uma isenção de caráter temporário, enquanto se aguarda um acordo mundial ou uma revisão posterior.

Or. en

Justificação

Os navios com arqueação bruta entre 400 e 5 000 GT recaem, e bem, no âmbito de aplicação do regulamento, mas devem obter uma isenção até à celebração de um acordo mundial ou até à identificação de mais meios eficientes em termos de custos para o alargamento do MCV aos mesmos.

Alteração 92

Kriton Arsenis, Andrea Zanoni, Corinne Lepage

Proposta de regulamento

Considerando 12

Texto da Comissão

(12) Para diminuir os encargos administrativos suportados por armadores e operadores, em especial por pequenas e médias empresas, e otimizar o rácio custo-benefício do sistema proposto sem pôr em risco o objetivo de abranger a maior parte das emissões de gases com efeito de estufa provenientes do transporte marítimo, as regras de monitorização, comunicação de informações e verificação só devem ser aplicadas a grandes emissores. Após uma análise objetiva e pormenorizada das dimensões e das emissões dos navios que entram e saem dos portos da União Europeia, foi selecionado um limiar de 5 000 GT. Os navios com arqueação bruta superior a 5 000 GT representam cerca de 55 % dos navios que escalam os portos da União e cerca de 90 % das emissões associadas. Este limiar não-discriminatório asseguraria a cobertura dos emissores mais importantes. Um limiar menor resultaria em encargos administrativos mais pesados, ao passo que um limiar maior

Alteração

(12) A fim de assegurar a coerência do sistema MCV da União com o anexo VI da Convenção MARPOL, as regras de monitorização, comunicação de informações e verificação devem ser aplicadas a navios com arqueação bruta superior a 400 GT. Após uma análise objetiva e pormenorizada das dimensões e das emissões dos navios, foi selecionado, a nível internacional, um limiar de 400 GT. Este limiar não-discriminatório asseguraria condições de concorrência equitativas ao nível internacional.

diminuiria a cobertura das emissões e, consequentemente, a eficácia ambiental do sistema.

Or. en

Alteração 93
Christofer Fjellner

Proposta de regulamento
Considerando 13

Texto da Comissão

(13) Para reduzir ainda mais **o esforço administrativo** dos armadores e operadores de navios, as regras de monitorização devem concentrar-se no CO₂, que é de longe o gás com efeito de estufa mais importante emitido pelos transportes marítimos e contribui para cerca de 98 % das emissões totais de gases com efeito de estufa provenientes deste setor.

Alteração

(13) Para reduzir ainda mais **os encargos administrativos** dos armadores e operadores de navios, as regras de monitorização devem concentrar-se no CO₂, que é de longe o gás com efeito de estufa mais importante emitido pelos transportes marítimos e contribui para cerca de 98 % das emissões totais de gases com efeito de estufa provenientes deste setor.

Or. en

Alteração 94
Satu Hassi

Proposta de regulamento
Considerando 14

Texto da Comissão

(14) As regras devem ter em conta os requisitos existentes e os dados já disponíveis a bordo dos navios; por conseguinte, os armadores devem ter a oportunidade de escolher um dos quatro métodos de monitorização seguintes: a utilização de guias de entrega de combustível, a monitorização dos reservatórios de combustível, a utilização de medidores de fluxo para os processos de

Alteração

(14) As regras devem ter em conta os requisitos existentes e os dados já disponíveis a bordo dos navios; por conseguinte, os armadores **de navios com arqueação bruta inferior a 5 000 GT** devem ter a oportunidade de escolher um dos quatro métodos de monitorização seguintes: a utilização de guias de entrega de combustível, a monitorização dos reservatórios de combustível, a utilização

combustão aplicáveis ou a medição direta das emissões. Um plano de monitorização específico para cada navio deverá documentar a escolha efetuada e fornecer informações mais pormenorizadas sobre a aplicação do método escolhido.

de medidores de fluxo para os processos de combustão aplicáveis ou a medição direta das emissões. Um plano de monitorização específico para cada navio deverá documentar a escolha efetuada e fornecer informações mais pormenorizadas sobre a aplicação do método escolhido.

Or. en

Alteração 95 Spyros Danellis

Proposta de regulamento Considerando 14

Texto da Comissão

(14) As regras devem ter em conta os requisitos existentes e os dados já disponíveis a bordo dos navios; por conseguinte, os armadores devem ter a oportunidade de escolher um dos quatro métodos de monitorização seguintes: a utilização **de guias de entrega de combustível**, a monitorização dos reservatórios de combustível, a utilização de medidores de fluxo para os processos de combustão aplicáveis ou a medição direta das emissões. Um plano de monitorização específico para cada navio deverá documentar a escolha efetuada e fornecer informações mais pormenorizadas sobre a aplicação do método escolhido.

Alteração

(14) As regras devem ter em conta os requisitos existentes e os dados já disponíveis a bordo dos navios; por conseguinte, os armadores devem ter a oportunidade de escolher um dos quatro métodos de monitorização seguintes: a utilização **da** monitorização dos reservatórios de combustível, a utilização de medidores de fluxo para os processos de combustão aplicáveis ou a medição direta das emissões; **os navios que não tenham instalado o equipamento necessário para a monitorização automatizada podem ainda, durante um período transitório de dois anos, utilizar as guias de entrega de combustível**. Um plano de monitorização específico para cada navio deverá documentar a escolha efetuada e fornecer informações mais pormenorizadas sobre a aplicação do método escolhido.

Or. en

Justificação

A monitorização efetuada através das guias de entrega de combustível é menos rigorosa do que através de outros meios, sendo este o único meio que não é suscetível de ser automatizado. Consequentemente, proporciona uma maior margem para a ocorrência de erro humano e fraude, cuja verificação por parte das autoridades é onerosa e demorada. A

fim de servir de modelo de um sistema mundial eficaz, o sistema MCV da União Europeia deve ser fiável e preciso, devendo, por conseguinte, utilizar apenas sistemas automatizados. No entanto, alguns navios mais antigos poderão precisar de mais tempo para instalar sistemas automatizados.

Alteração 96

Kriton Arsenis, Andrea Zanoni, Judith A. Merkies, Corinne Lepage

Proposta de regulamento

Considerando 14

Texto da Comissão

(14) As regras devem ter em conta os requisitos existentes e os dados já disponíveis a bordo dos navios; por conseguinte, os armadores devem ter a oportunidade de escolher um dos quatro métodos de monitorização seguintes: a utilização de guias de entrega de combustível, a monitorização dos reservatórios de combustível, a utilização de medidores de fluxo para os processos de combustão aplicáveis ou a medição direta das emissões. Um plano de monitorização específico para cada navio deverá documentar a escolha efetuada e fornecer informações mais pormenorizadas sobre a aplicação do método escolhido.

Alteração

(14) As regras devem ter em conta os requisitos existentes e os dados já disponíveis a bordo dos navios; por conseguinte, ***durante um período transitório de cinco anos após a entrada em vigor do presente regulamento***, os armadores devem ter a oportunidade de escolher um dos quatro métodos de monitorização seguintes ***que não são igualmente precisos***: a utilização de guias de entrega de combustível, a monitorização dos reservatórios de combustível, a utilização de medidores de fluxo para os processos de combustão aplicáveis ou a medição direta das emissões. ***Após este período transitório, os armadores devem ter a oportunidade de escolher um dos dois métodos de monitorização seguintes: a utilização de medidores de fluxo para os processos de combustão aplicáveis ou a medição direta das emissões.*** Um plano de monitorização específico para cada navio deverá documentar a escolha efetuada e fornecer informações mais pormenorizadas sobre a aplicação do método escolhido.

Or. en

Alteração 97

Sabine Wils

em nome do Grupo GUE/NGL

Proposta de regulamento
Considerando 16

Texto da Comissão

Alteração

(16) Nesta fase, o sistema MCV da União não deve abranger outros gases com efeito de estufa, agentes forçadores do clima ou poluentes atmosféricos, a fim de evitar a necessidade de instalar equipamentos de medição ainda não suficientemente fiáveis nem comercialmente disponíveis, o que poderia obstruir a aplicação do referido sistema.

Suprimido

Or. en

Justificação

Nesta fase e em geral, devemos ter em conta outras emissões.

Alteração 98
Vilja Savisaar-Toomast

Proposta de regulamento
Considerando 16

Texto da Comissão

Alteração

(16) Nesta fase, o sistema MCV da União não deve abranger outros gases com efeito de estufa, agentes forçadores do clima ou poluentes atmosféricos, a fim de evitar a necessidade de instalar equipamentos de medição ainda não suficientemente fiáveis nem comercialmente disponíveis, o que poderia obstruir a aplicação do referido sistema.

(16) O sistema MCV da União constitui uma oportunidade para garantir a regulamentação coerente do setor dos transportes marítimos no atinente às principais emissões atmosféricas. Deste modo, o MCV requererá a monitorização das emissões de CO₂, SO_x e NO_x, que figura no anexo VI da Convenção MARPOL. Trata-se de uma medida necessária para assegurar o cumprimento da legislação adotada com vista à redução dos crescentes efeitos adversos para a saúde decorrentes da poluição atmosférica causada pelos transportes marítimos, evitando, ao mesmo tempo, a necessidade de instalar equipamentos de medição ainda não suficientemente fiáveis nem comercialmente disponíveis.

Alteração 99

Satu Hassi

Proposta de regulamento

Considerando 16

Texto da Comissão

(16) *Nesta fase, o sistema MCV da União não deve abranger outros gases com efeito de estufa, agentes forçadores do clima ou poluentes atmosféricos, a fim de evitar a necessidade de instalar equipamentos de medição ainda não suficientemente fiáveis nem comercialmente disponíveis, o que poderia obstruir a aplicação do referido sistema.*

Alteração

(16) O sistema MCV *constitui uma oportunidade para garantir a regulamentação coerente do setor dos transportes marítimos em relação a outros setores. Importa, por conseguinte, incluir no sistema MCV a monitorização das emissões de NOx, que figura igualmente no anexo VI da Convenção MARPOL, limitando, ao mesmo tempo, a exigência de medição direta das emissões dos navios com arqueação bruta superior a 5 000 GT a partir de 2020, e assegurando que os equipamentos de medição são suficientemente fiáveis e estão comercialmente disponíveis. A combustão de metano (CH₄) incompleta nos cilindros dos motores de propulsão a gás dos navios e a libertação de metano daí decorrente no lado do escape devem também ser incluídas no referido sistema das emissões de gases com efeito de estufa provenientes dos transportes marítimos.*

Alteração 100

Satu Hassi

Proposta de regulamento

Considerando 16-A (novo)

Texto da Comissão

Alteração

(16-A) A Comissão deverá apresentar, até 2015, propostas que exijam a

monitorização, a comunicação de informações e a verificação de outros poluentes atmosféricos abrangidos pelo anexo VI da Convenção MARPOL, a partir de 1 de janeiro de 2020.

Or. en

Alteração 101
Sabine Wils

Proposta de regulamento
Considerando 17

Texto da Comissão

(17) Para minimizar os encargos administrativos suportados pelos armadores e operadores, a comunicação e a publicação das informações devem fazer-se anualmente. As questões de confidencialidade devem ser precavidas publicando as informações relativas às emissões, ao consumo de combustível e à eficiência unicamente sob a forma de médias anuais e valores agregados. Os dados comunicados à Comissão devem ser integrados com as estatísticas, desde que relevantes para o desenvolvimento, a produção e a divulgação das estatísticas europeias, nos termos da Decisão 2012/504/UE da Comissão, de 17 de setembro de 2012, relativa ao Eurostat¹⁸.

¹⁸ JO L 251 de 18.9.2012, p. 49.

Alteração

(17) Para minimizar os encargos administrativos suportados pelos armadores e operadores, a comunicação e a publicação das informações devem fazer-se anualmente. As questões de confidencialidade devem ser precavidas publicando as informações relativas às emissões, ao consumo de combustível e à eficiência unicamente sob a forma de médias anuais *por rota* e valores agregados. Os dados comunicados à Comissão devem ser integrados com as estatísticas, desde que relevantes para o desenvolvimento, a produção e a divulgação das estatísticas europeias, nos termos da Decisão 2012/504/UE da Comissão, de 17 de setembro de 2012, relativa ao Eurostat¹⁸.

¹⁸ JO L 251 de 18.9.2012, p. 49.

Or. de

Justificação

É aconselhável solicitar os dados de emissões de um navio por rota, por forma a promover a utilização de navios mais respeitadores do ambiente nas rotas adequadas.

Alteração 102
Corinne Lepage

Proposta de regulamento
Considerando 17

Texto da Comissão

(17) Para minimizar os encargos administrativos suportados pelos armadores e operadores, a comunicação e a publicação das informações devem fazer-se anualmente. As questões de confidencialidade devem ser precavidas publicando as informações relativas às emissões, ao consumo de combustível e à eficiência unicamente sob a forma de médias anuais e valores agregados. Os dados comunicados à Comissão devem ser integrados com as estatísticas, desde que relevantes para o desenvolvimento, a produção e a divulgação das estatísticas europeias, nos termos da Decisão 2012/504/UE da Comissão, de 17 de setembro de 2012, relativa ao Eurostat¹⁸.

¹⁸ JO L 251 de 18.9.2012, p. 49.

Alteração

(17) Para minimizar os encargos administrativos suportados pelos armadores e operadores, a comunicação e a publicação das informações devem fazer-se anualmente. As questões de confidencialidade devem ser precavidas publicando as informações relativas às emissões, ao consumo de combustível e à eficiência unicamente sob a forma de médias anuais e valores agregados. ***Além disso, é importante transmitir aos afretadores e a outros intervenientes do setor os dados específicos de cada rota, a fim de suprimir os obstáculos do mercado. Neste contexto, o presente regulamento propõe-se encontrar um equilíbrio adequado.*** Os dados comunicados à Comissão devem ser integrados com as estatísticas, desde que relevantes para o desenvolvimento, a produção e a divulgação das estatísticas europeias, nos termos da Decisão 2012/504/UE da Comissão, de 17 de setembro de 2012, relativa ao Eurostat¹⁸.

¹⁸ JO L 251 de 18.9.2012, p. 49.

Or. fr

Alteração 103
Kriton Arsenis, Andrea Zanoni, Judith A. Merkies, Corinne Lepage

Proposta de regulamento
Considerando 18

Texto da Comissão

(18) A verificação por verificadores

Alteração

(18) A verificação por verificadores

acreditados deve assegurar que os planos de monitorização e os relatórios de emissões estão corretos e cumprem os requisitos definidos pelo presente regulamento. Os verificadores devem verificar a credibilidade dos dados comparando os dados comunicados com as estimativas baseadas nos dados de localização dos navios e nas características dos mesmos, como um elemento importante para simplificar a verificação. Essas estimativas podem ser fornecidas pela Comissão. Os verificadores devem ser pessoas singulares ou coletivas independentes e competentes e ser acreditados pelos organismos nacionais de acreditação estabelecidos nos termos do Regulamento (CE) n.º 765/2008 do Parlamento Europeu e do Conselho, de 9 de julho de 2008, que estabelece os requisitos de acreditação e fiscalização do mercado relativos à comercialização de produtos, e que revoga o Regulamento (CEE) n.º 339/9319¹⁹.

¹⁹ JO L 218 de 13.8.2008, p. 30.

acreditados deve assegurar que os planos de monitorização e os relatórios de emissões estão corretos e cumprem os requisitos definidos pelo presente regulamento. ***Por conseguinte, os requisitos em matéria de competência são fundamentais para que o verificador esteja apto a realizar as atividades de verificação ao abrigo do presente regulamento.*** Os verificadores devem verificar a credibilidade dos dados comparando os dados comunicados com as estimativas baseadas nos dados de localização dos navios e nas características dos mesmos, como um elemento importante para simplificar a verificação. Essas estimativas podem ser fornecidas pela Comissão. Os verificadores devem ser pessoas singulares ou coletivas independentes e competentes e ser acreditados pelos organismos nacionais de acreditação estabelecidos nos termos do Regulamento (CE) n.º 765/2008 do Parlamento Europeu e do Conselho, de 9 de julho de 2008, que estabelece os requisitos de acreditação e fiscalização do mercado relativos à comercialização de produtos, e que revoga o Regulamento (CEE) n.º 339/9319¹⁹.

¹⁹ JO L 218 de 13.8.2008, p. 30.

Or. en

Alteração 104 **Sabine Wils**

Proposta de regulamento **Considerando 20**

Texto da Comissão

(20) Com base na experiência adquirida no exercício de funções similares relacionadas com a segurança marítima, a Agência Europeia da Segurança Marítima (EMSA)

Alteração

(20) Com base na experiência adquirida no exercício de funções similares relacionadas com a segurança marítima, a Agência Europeia da Segurança Marítima (EMSA)

deve apoiar a Comissão através do desempenho de algumas funções.

deve apoiar a Comissão através do desempenho de algumas funções, ***a saber, através da realização de uma análise horizontal relativamente à aplicação da legislação e da comunicação dos resultados dos ciclos de visitas e inspeções levados a cabo pela mesma agência.***

Or. en

Justificação

É positivo dar uma ideia do que a EMSA deve fazer.

Alteração 105 Georgios Koumoutsakos

Proposta de regulamento Considerando 24

Texto da Comissão

(24) O sistema MCV da União deve servir de modelo à aplicação de um sistema MCV mundial, ***que é preferível na medida em que pode ser considerado mais eficaz devido ao seu âmbito de aplicação mais vasto. Neste contexto, a Comissão deve partilhar regularmente com a OMI e outros organismos internacionais relevantes informações pertinentes sobre a aplicação do presente regulamento e apresentar propostas à OMI.*** Caso se chegue a acordo sobre um sistema MCV mundial, a Comissão ***deve*** rever o sistema MCV da União com vista a harmonizá-lo com o sistema mundial.

Alteração

(24) O sistema MCV da União deve servir de modelo à aplicação de um sistema MCV mundial, Caso se chegue a acordo sobre um sistema MCV mundial, a Comissão ***deverá*** rever o sistema MCV da União com vista a harmonizá-lo com o sistema mundial.

Or. en

Alteração 106 Satu Hassi

Proposta de regulamento Considerando 24-A (novo)

(24-A) Todos os setores da economia devem contribuir para a consecução dos objetivos da União em matéria climática e de redução das emissões. Caso, até 2019, não esteja em vigor, no quadro da Organização Marítima Internacional, um acordo internacional que inclua as emissões dos transportes marítimos internacionais nas suas metas de redução, deve ser aplicado um sistema de atribuição de preços às emissões provenientes dos transportes marítimos no que respeita às viagens de entrada para a União, sendo que a responsabilidade pela outra parte será assumida pelos demais países.

Or. en

Alteração 107

Vilja Savisaar-Toomast

Proposta de regulamento

Considerando 25

(25) A fim de possibilitar a utilização dos melhores dados científicos e práticas disponíveis, deve ser delegado na Comissão o poder de adotar atos em conformidade com o artigo 290.º do Tratado sobre o Funcionamento da União Europeia, no que respeita ao reexame de certos aspetos técnicos da monitorização e comunicação de emissões de CO₂ dos navios e à especificação das regras para a verificação dos relatórios de emissões e a acreditação dos verificadores. Importa sobremaneira que a Comissão proceda às consultas adequadas durante os trabalhos preparatórios, inclusive ao nível dos peritos. Ao preparar e redigir atos delegados, a Comissão deve assegurar a

(25) A fim de possibilitar a utilização dos melhores dados científicos e práticas disponíveis, deve ser delegado na Comissão o poder de adotar atos em conformidade com o artigo 290.º do Tratado sobre o Funcionamento da União Europeia, no que respeita ao reexame de certos aspetos técnicos da monitorização e comunicação de emissões de CO₂, **SO_x** e **NO_x** dos navios e à especificação das regras para a verificação dos relatórios de emissões e a acreditação dos verificadores. Importa sobremaneira que a Comissão proceda às consultas adequadas durante os trabalhos preparatórios, inclusive ao nível dos peritos. Ao preparar e redigir atos delegados, a Comissão deve assegurar a

transmissão simultânea, atempada e adequada dos documentos pertinentes ao Parlamento Europeu e ao Conselho.

transmissão simultânea, atempada e adequada dos documentos pertinentes ao Parlamento Europeu e ao Conselho.

Or. en

Alteração 108
Nils Torvalds

Proposta de regulamento
Considerando 26

Texto da Comissão

(26) A fim de assegurar condições uniformes para a utilização de sistemas automatizados e modelos eletrónicos normalizados que permitam comunicar de forma coerente as emissões *e outras informações pertinentes em termos de clima* à Comissão e aos Estados envolvidos, devem ser conferidas à Comissão competências de execução. Essas competências de execução necessárias devem ser exercidas em conformidade com o Regulamento (UE) n.º 182/2011 do Parlamento Europeu e do Conselho, de 16 de fevereiro de 2011, que estabelece as regras e os princípios gerais relativos aos mecanismos de controlo pelos Estados-Membros do exercício das competências de execução pela Comissão²³.

²³ JO L 251 de 18.9.2012, p. 49.

Alteração

(26) A fim de assegurar condições uniformes para a utilização de sistemas automatizados e modelos eletrónicos normalizados que permitam comunicar de forma coerente as emissões à Comissão e aos Estados envolvidos, devem ser conferidas à Comissão competências de execução. Essas competências de execução necessárias devem ser exercidas em conformidade com o Regulamento (UE) n.º 182/2011 do Parlamento Europeu e do Conselho, de 16 de fevereiro de 2011, que estabelece as regras e os princípios gerais relativos aos mecanismos de controlo pelos Estados-Membros do exercício das competências de execução pela Comissão²³.

²³ JO L 251 de 18.9.2012, p. 49.

Or. en

Alteração 109
Georgios Koumoutsakos

Proposta de regulamento
Considerando 26

Texto da Comissão

(26) A fim de assegurar condições uniformes para a utilização de sistemas automatizados e modelos eletrónicos normalizados que permitam comunicar de forma coerente as emissões e outras informações pertinentes *em termos de clima* à Comissão e aos Estados envolvidos, devem ser conferidas à Comissão competências de execução. Essas competências de execução necessárias devem ser exercidas em conformidade com o Regulamento (UE) n.º 182/2011 do Parlamento Europeu e do Conselho, de 16 de fevereiro de 2011, que estabelece as regras e os princípios gerais relativos aos mecanismos de controlo pelos Estados-Membros do exercício das competências de execução pela Comissão²³.

²³ JO L 251 de 18.9.2012, p. 49.

Alteração

(26) A fim de assegurar condições uniformes para a utilização de sistemas automatizados e modelos eletrónicos normalizados que permitam comunicar de forma coerente as emissões e outras informações pertinentes à Comissão e aos Estados envolvidos, devem ser conferidas à Comissão competências de execução. Essas competências de execução necessárias devem ser exercidas em conformidade com o Regulamento (UE) n.º 182/2011 do Parlamento Europeu e do Conselho, de 16 de fevereiro de 2011, que estabelece as regras e os princípios gerais relativos aos mecanismos de controlo pelos Estados-Membros do exercício das competências de execução pela Comissão²³.

²³ JO L 251 de 18.9.2012, p. 49.

Or. en

Alteração 110 **Vilja Savisaar-Toomast**

Proposta de regulamento **Considerando 27**

Texto da Comissão

(27) O objetivo da ação proposta, a saber, monitorizar, comunicar e verificar as emissões de CO₂ dos navios, como primeira etapa de uma abordagem por fases destinada a reduzir essas emissões, não pode ser suficientemente realizado pelos Estados-Membros, devido à dimensão internacional do transporte marítimo, e pode, por conseguinte, devido à escala e aos efeitos da dita ação, ser mais facilmente alcançado ao nível da União. A

Alteração

(27) O objetivo da ação proposta, a saber, monitorizar, comunicar e verificar as emissões de CO₂, **SO_x** e **NO_x** dos navios, como primeira etapa de uma abordagem por fases destinada a reduzir essas emissões, não pode ser suficientemente realizado pelos Estados-Membros, devido à dimensão internacional do transporte marítimo, e pode, por conseguinte, devido à escala e aos efeitos da dita ação, ser mais facilmente alcançado ao nível da União. A

União pode tomar medidas, em conformidade com o princípio da subsidiariedade consagrado no artigo 5.º do Tratado da União Europeia. Em conformidade com o princípio da proporcionalidade consagrado no mesmo artigo, o presente regulamento não excede o necessário para alcançar aquele objetivo.

União pode tomar medidas, em conformidade com o princípio da subsidiariedade consagrado no artigo 5.º do Tratado da União Europeia. Em conformidade com o princípio da proporcionalidade consagrado no mesmo artigo, o presente regulamento não excede o necessário para alcançar aquele objetivo.

Or. en

Alteração 111

Kriton Arsenis, Andrea Zanoni, Corinne Lepage

Proposta de regulamento

Considerando 29

Texto da Comissão

(29) O presente regulamento deve entrar em vigor em 1 de julho de **2015**, para assegurar que os Estados-Membros e as partes interessadas dispõem de tempo suficiente para tomar as medidas necessárias para a sua aplicação efetiva antes do início do primeiro período de informação, em 1 de janeiro de **2018**,

Alteração

(29) O presente regulamento deve entrar em vigor em 1 de julho de **2014**, para assegurar que os Estados-Membros e as partes interessadas dispõem de tempo suficiente para tomar as medidas necessárias para a sua aplicação efetiva antes do início do primeiro período de informação, em 1 de janeiro de **2016**,

Or. en

Alteração 112

Christofer Fjellner

Proposta de regulamento

Artigo 1

Texto da Comissão

O presente regulamento estabelece as regras destinadas a assegurar a monitorização, a comunicação de informações e a verificação precisas das emissões de dióxido de carbono (CO₂) **e outras informações pertinentes em termos de clima** referentes aos navios que chegam

Alteração

O presente regulamento estabelece as regras destinadas a assegurar a monitorização, a comunicação de informações e a verificação precisas das emissões de dióxido de carbono (CO₂) referentes aos navios que chegam e partem de portos sujeitos à jurisdição de um

e partem de portos sujeitos à jurisdição de um Estado-Membro ou que neles circulam, tendo em vista promover a redução das emissões de CO₂ provenientes do transporte marítimo, de uma forma eficaz em termos de custos.

Estado-Membro ou que neles circulam, tendo em vista promover a redução das emissões de CO₂ provenientes do transporte marítimo, de uma forma eficaz em termos de custos.

Or. en

Justificação

Nesta fase inicial, o sistema MCV deve abranger apenas as emissões de CO₂. Numa fase posterior, o sistema poderá ser reforçado com outras informações pertinentes em termos de clima. Corre-se o risco de os requisitos da UE em matéria de eficiência da comunicação comprometerem, nesta fase, o desenvolvimento da OMI.

Alteração 113 **Vilja Savisaar-Toomast**

Proposta de regulamento **Artigo 1**

Texto da Comissão

O presente regulamento estabelece as regras destinadas a assegurar a monitorização, a comunicação de informações e a verificação precisas das emissões de **dióxido de carbono (CO₂)** e outras informações pertinentes em termos de clima referentes aos navios que chegam e partem de portos sujeitos à jurisdição de um Estado-Membro ou que neles circulam, tendo em vista promover a redução das emissões **de CO₂** provenientes do transporte marítimo, de uma forma eficaz em termos de custos.

Alteração

O presente regulamento estabelece as regras destinadas a assegurar a monitorização, a comunicação de informações e a verificação precisas das emissões de CO₂, **SO_x e NO_x** e outras informações pertinentes em termos de clima referentes aos navios que chegam e partem de portos sujeitos à jurisdição de um Estado-Membro ou que neles circulam, tendo em vista promover a redução das emissões provenientes do transporte marítimo, de uma forma eficaz em termos de custos.

Or. en

Alteração 114 **Nils Torvalds**

Proposta de regulamento **Artigo 1**

Texto da Comissão

O presente regulamento estabelece as regras destinadas a assegurar a monitorização, a comunicação de informações e a verificação precisas das emissões de dióxido de carbono (CO₂) **e outras informações pertinentes em termos de clima** referentes aos navios que chegam e partem de portos sujeitos à jurisdição de um Estado-Membro ou que neles circulam, tendo em vista promover a redução das emissões de CO₂ provenientes do transporte marítimo, de uma forma eficaz em termos de custos.

Alteração

O presente regulamento estabelece as regras destinadas a assegurar a monitorização, a comunicação de informações e a verificação precisas das emissões de dióxido de carbono (CO₂) referentes aos navios que chegam e partem de portos sujeitos à jurisdição de um Estado-Membro ou que neles circulam, tendo em vista promover a redução das emissões de CO₂ provenientes do transporte marítimo, de uma forma eficaz em termos de custos.

Or. en

Alteração 115 **Satu Hassi**

Proposta de regulamento **Artigo 1**

Texto da Comissão

O presente regulamento estabelece as regras destinadas a assegurar a monitorização, a comunicação de informações e a verificação precisas das emissões de **dióxido de carbono (CO₂)** e outras informações pertinentes em termos de clima referentes aos navios que chegam e partem de portos sujeitos à jurisdição de um Estado-Membro ou que neles circulam, tendo em vista promover a redução das emissões **de CO₂** provenientes do transporte marítimo, de uma forma eficaz em termos de custos.

Alteração

O presente regulamento estabelece as regras destinadas a assegurar a monitorização, a comunicação de informações e a verificação precisas das emissões **de gases com efeito de estufa e a devolução das licenças de emissão correspondentes** e outras informações pertinentes em termos de clima referentes aos navios que chegam e partem de portos sujeitos à jurisdição de um Estado-Membro ou que neles circulam, tendo em vista promover a redução das emissões **de gases com efeito de estufa** provenientes do transporte marítimo, de uma forma eficaz em termos de custos.

Or. en

Alteração 116
Georgios Koumoutsakos

Proposta de regulamento
Artigo 1

Texto da Comissão

O presente regulamento estabelece as regras destinadas a assegurar a monitorização, a comunicação de informações e a verificação precisas das emissões de dióxido de carbono (CO₂) e outras informações pertinentes **em termos de clima** referentes aos navios que chegam e partem de portos sujeitos à jurisdição de um Estado-Membro ou que neles circulam, tendo em vista promover a redução das emissões de CO₂ provenientes do transporte marítimo, de uma forma eficaz em termos de custos.

Alteração

O presente regulamento estabelece as regras destinadas a assegurar a monitorização, a comunicação de informações e a verificação precisas das emissões de dióxido de carbono (CO₂) e outras informações pertinentes referentes aos navios que chegam e partem de portos sujeitos à jurisdição de um Estado-Membro ou que neles circulam, tendo em vista promover a redução das emissões de CO₂ provenientes do transporte marítimo, de uma forma eficaz em termos de custos.

Or. en

Alteração 117
Sabine Wils

Proposta de regulamento
Artigo 1

Texto da Comissão

O presente regulamento estabelece as regras destinadas a assegurar a monitorização, a comunicação de informações e a verificação precisas das emissões de dióxido de carbono (CO₂) e outras informações pertinentes em termos de clima referentes aos navios que chegam e partem de portos sujeitos à jurisdição de um Estado-Membro ou que neles circulam, tendo em vista promover a redução das emissões de CO₂ provenientes do transporte marítimo, **de uma forma eficaz em termos de custos**.

Alteração

O presente regulamento estabelece as regras destinadas a assegurar a monitorização, a comunicação de informações e a verificação precisas das emissões de dióxido de carbono (CO₂) e outras informações pertinentes em termos de clima referentes aos navios que chegam e partem de portos sujeitos à jurisdição de um Estado-Membro ou que neles circulam, tendo em vista promover a redução das emissões de CO₂ provenientes do transporte marítimo.

Or. en

Justificação

Não é recomendável formular a intenção de reduzir necessariamente as emissões sob a restrição de uma relação custo-eficácia.

Alteração 118 **Christofer Fjellner**

Proposta de regulamento **Artigo 2 – n.º 1**

Texto da Comissão

1. O presente regulamento é aplicável a navios com arqueação bruta superior a **5 000** GT, no que respeita às emissões geradas durante as suas viagens entre o último porto de escala e um porto sujeito à jurisdição de um Estado-Membro e entre um porto sujeito à jurisdição de um Estado-Membro e o porto de escala seguinte, bem como no interior de portos sujeitos à jurisdição de um Estado-Membro.

Alteração

1. O presente regulamento é aplicável a navios com arqueação bruta superior a **3 000** GT, no que respeita às emissões geradas durante as suas viagens entre o último porto de escala e um porto sujeito à jurisdição de um Estado-Membro e entre um porto sujeito à jurisdição de um Estado-Membro e o porto de escala seguinte, bem como no interior de portos sujeitos à jurisdição de um Estado-Membro.

Or. en

Alteração 119 **Spyros Danellis**

Proposta de regulamento **Artigo 2 – n.º 1**

Texto da Comissão

1. O presente regulamento é aplicável a navios com arqueação bruta superior a **5 000** GT, no que respeita às emissões geradas durante as suas viagens entre o último porto de escala e um porto sujeito à jurisdição de um Estado-Membro e entre um porto sujeito à jurisdição de um Estado-Membro e o porto de escala seguinte, bem como no interior de portos sujeitos à jurisdição de um

Alteração

1. O presente regulamento é aplicável a navios com arqueação bruta superior a **400** GT, no que respeita às emissões geradas durante as suas viagens entre o último porto de escala e um porto sujeito à jurisdição de um Estado-Membro e entre um porto sujeito à jurisdição de um Estado-Membro e o porto de escala seguinte, bem como no interior de portos sujeitos à jurisdição de um

Justificação

Os navios com arqueação bruta entre 400 e 5 000 GT geram somente 10 % das emissões de dióxido de carbono, mas talvez precisem de envidar esforços desproporcionados a fim de cumprir esse requisito, quando comparados com navios de maiores dimensões. Esses navios já recaem, e bem, no âmbito de aplicação do presente regulamento, devendo, no entanto, ficar isentos, por meio de uma disposição específica, durante um período suplementar.

Alteração 120

Kriton Arsenis, Andrea Zanoni, Judith A. Merkies, Corinne Lepage

Proposta de regulamento**Artigo 2 – n.º 1***Texto da Comissão*

1. O presente regulamento é aplicável a navios com arqueação bruta superior a **5 000** GT, no que respeita às emissões geradas durante as suas viagens entre o último porto de escala e um porto sujeito à jurisdição de um Estado-Membro e entre um porto sujeito à jurisdição de um Estado-Membro e o porto de escala seguinte, bem como no interior de portos sujeitos à jurisdição de um Estado-Membro.

Alteração

1. O presente regulamento é aplicável a navios com arqueação bruta superior a **400** GT, no que respeita às emissões geradas durante as suas viagens entre o último porto de escala e um porto sujeito à jurisdição de um Estado-Membro e entre um porto sujeito à jurisdição de um Estado-Membro e o porto de escala seguinte, bem como no interior de portos sujeitos à jurisdição de um Estado-Membro.

Alteração 121

Satu Hassi

Proposta de regulamento**Artigo 2 – n.º 2***Texto da Comissão*

2. O presente regulamento não é aplicável a **navios de guerra, unidades auxiliares da marinha de guerra, navios de pesca ou de**

Alteração

2. O presente regulamento não é aplicável a navios de madeira de construção primitiva, navios sem propulsão mecânica

transformação de pescado, navios de madeira de construção primitiva, navios sem propulsão mecânica e navios de Estado de caráter não comercial.

e navios de Estado de caráter não comercial. *No caso dos navios de guerra e unidades auxiliares da marinha de guerra, a comunicação de informações circunscreve-se ao disposto no artigo 10.º, alíneas a) a f).*

Or. en

Alteração 122 **Vilja Savisaar-Toomast**

Proposta de regulamento **Artigo 3 – alínea a)**

Texto da Comissão

(c) «Emissões», a libertação de CO₂ para a atmosfera pelos navios, em conformidade com o artigo 2.º;

Alteração

(a) «Emissões», a libertação de CO₂, **SO_x** e **NO_x** para a atmosfera pelos navios, em conformidade com o artigo 2.º;

Or. en

Alteração 123 **Nils Torvalds**

Proposta de regulamento **Artigo 3 – alínea e)**

Texto da Comissão

(g) «Verificador», uma entidade jurídica que realize atividades de verificação e esteja acreditada por um organismo nacional de acreditação ao abrigo do Regulamento (CE) n.º 765/2008 do Parlamento Europeu e do Conselho²⁶ e do presente regulamento;

Alteração

(e) «Verificador», uma entidade jurídica que realize atividades de verificação e esteja acreditada por um organismo nacional de acreditação ao abrigo do Regulamento (CE) n.º 765/2008 do Parlamento Europeu e do Conselho²⁶ e do presente regulamento ***ou uma agência responsável pelo sistema de modelização das emissões dos navios;***

²⁶ JO L 218 de 13.8.2008, p. 30.

²⁶ JO L 218 de 13.8.2008, p. 30.

Or. en

Justificação

Com a introdução de uma agência na qualidade de verificador, o regulamento permite que os armadores utilizem a modelização para monitorizar as emissões.

Alteração 124 Christofer Fjellner

Proposta de regulamento Artigo 3 – alínea g)

Texto da Comissão

Alteração

(i) «Outras informações pertinentes em termos de clima», informações relativas ao consumo de combustíveis, à atividade de transporte e à eficiência energética dos navios, que permitam analisar as tendências das emissões e avaliar os desempenhos dos navios;

Suprimido

Or. en

Alteração 125 Nils Torvalds

Proposta de regulamento Artigo 3 – alínea g)

Texto da Comissão

Alteração

(i) «Outras informações pertinentes em termos de clima», informações relativas ao consumo de combustíveis, à atividade de transporte e à eficiência energética dos navios, que permitam analisar as tendências das emissões e avaliar os desempenhos dos navios;

(g) «Outras informações pertinentes em termos de clima», informações relativas às emissões de CO₂ resultantes do consumo de combustíveis, à distância percorrida e à eficiência energética dos navios, que permitam analisar as tendências das emissões e indicar os desempenhos dos transportes marítimos;

Or. en

Justificação

A atividade de transporte na forma sugerida é considerada informação sensível da

companhia, não sendo, por conseguinte, apresentada. Em substituição da atividade de transporte, sugere-se a utilização da distância percorrida.

Alteração 126
Georgios Koumoutsakos

Proposta de regulamento
Artigo 3 – alínea g)

Texto da Comissão

(i) «Outras informações pertinentes **em termos de clima**», informações relativas ao consumo de combustíveis, à **atividade de transporte** e à eficiência energética dos navios, que permitam analisar as tendências das emissões e **avaliar** os desempenhos dos navios;

Alteração

(g) «Outras informações pertinentes», informações relativas **às emissões de CO₂ devidas** ao consumo de combustíveis, à **distância percorrida** e à eficiência energética dos navios, que permitam analisar as tendências das emissões e **indicar** os desempenhos dos navios;

Or. en

Alteração 127
Françoise Grossetête

Proposta de regulamento
Artigo 3 – alínea g)

Texto da Comissão

(i) «Outras informações pertinentes em termos de clima», informações relativas ao consumo de combustíveis, à atividade de transporte e à eficiência energética dos navios, que permitam analisar as tendências das emissões e **avaliar** os desempenhos dos navios;

Alteração

(g) «Outras informações pertinentes em termos de clima», informações relativas ao consumo de combustíveis, à atividade de transporte, **às possibilidades de ligação elétrica à rede terrestre** e à eficiência energética dos navios, que permitam analisar as tendências das emissões e **avaliar** os desempenhos dos navios;

Or. fr

Justificação

Nas cidades portuárias, as emissões dos navios constituem uma fonte de poluição urbana considerável. A ligação dos navios acostados à rede elétrica permitiria parar os motores e, desta forma, mitigar essa poluição. Trata-se de uma tecnologia madura e com diversas

vantagens ambientais, além do potencial industrial que pode apresentar.

Alteração 128
Christofer Fjellner

Proposta de regulamento
Artigo 3 – alínea h)

Texto da Comissão

(j) «Fator de emissão», a taxa média de emissão de um gás com efeito de estufa no que respeita aos dados da atividade de um fluxo-fonte, pressupondo uma oxidação completa na combustão e uma conversão completa em todas as outras reações químicas;

Alteração

(h) «Fator de emissão», o rácio em peso entre a quantidade de emissões emitidas e a quantidade de combustível em peso consumido no processo de combustão gerado no motor;

Or. en

Justificação

A atual definição é pouco clara e, atendendo ao facto de que o presente regulamento deve constituir um passo no sentido de incentivar a celebração de um acordo internacional no seio da OMI, deverá ser empregada a definição de «fator de emissão» utilizada no cálculo do Índice Nominal de Eficiência Energética.

Alteração 129
Vilja Savisaar-Toomast

Proposta de regulamento
Artigo 3 – alínea k)

Texto da Comissão

(m) «Toneladas de CO₂», toneladas métricas de CO₂;

Alteração

Suprimido

Or. en

Alteração 130
Nils Torvalds, Vilja Savisaar-Toomast

Proposta de regulamento
Artigo 3 – alínea l-A) (nova)

Texto da Comissão

Alteração

(I-A) «classe de navegação no gelo», a classificação atribuída ao navio pela Administração ou por uma organização por esta reconhecida atestando que o navio foi concebido para navegar no gelo.

Or. en

Alteração 131
Christofer Fjellner

Proposta de regulamento
Artigo 4 – n.º 1

Texto da Comissão

Alteração

1. As companhias devem monitorizar e comunicar, em relação a cada navio, ***a quantidade e o tipo de combustível consumido***, durante um ano civil, em cada porto sujeito à jurisdição de um Estado-Membro e em ***cada viagem*** de chegada e de partida de um porto localizado no território de um Estado-Membro, em conformidade com o disposto nos n.ºs 2 a 6.

1. As companhias devem monitorizar e comunicar, em relação a cada navio, ***os parâmetros de emissões pertinentes***, durante um ano civil, em cada porto sujeito à jurisdição de um Estado-Membro e em ***viagens*** de chegada e de partida de um porto localizado no território de um Estado-Membro, em conformidade com o disposto nos n.ºs 2 a 6.

Or. en

Alteração 132
Christofer Fjellner

Proposta de regulamento
Artigo 4 – n.º 2

Texto da Comissão

Alteração

2. A monitorização e a comunicação de informações devem ser exaustivas e abranger ***a totalidade das*** emissões resultantes da queima de combustíveis. As companhias devem aplicar medidas

2. A monitorização e a comunicação de informações devem ser exaustivas e abranger ***as*** emissões ***de CO₂*** resultantes da queima de combustíveis, ***enquanto o navio se encontrar no mar, bem como acostado.***

adequadas para evitar lacunas de dados durante o período de informação.

As companhias devem aplicar medidas adequadas para evitar lacunas de dados durante o período de informação.

Or. en

Alteração 133
Georgios Koumoutsakos

Proposta de regulamento
Artigo 4 – n.º 2

Texto da Comissão

2. A monitorização e a comunicação de informações devem ser exaustivas e abranger **a totalidade das** emissões resultantes da queima de combustíveis. As companhias devem aplicar medidas adequadas para evitar lacunas de dados durante o período de informação.

Alteração

2. A monitorização e a comunicação de informações devem ser exaustivas e abranger **as** emissões resultantes da queima de combustíveis. As companhias devem aplicar medidas adequadas para evitar lacunas de dados durante o período de informação.

Or. en

Alteração 134
Sabine Wils

Proposta de regulamento
Artigo 4 – parágrafo 4

Texto da Comissão

4. As companhias devem obter, registar, compilar, analisar e documentar os dados relativos à monitorização, incluindo os pressupostos, referências, fatores de emissão e dados da atividade, de uma forma transparente que permita ao verificador reproduzir o modo como as emissões foram determinadas.

Alteração

4. As companhias devem obter, registar, compilar, analisar e documentar os dados relativos à monitorização, incluindo os pressupostos, referências, fatores de emissão e dados da atividade, de uma forma transparente, **comparável e exaustiva** que permita ao verificador reproduzir o modo como as emissões foram determinadas.

Or. en

Justificação

Esclarecimentos sobre a forma como os dados devem ser coligidos.

Alteração 135

Kriton Arsenis, Andrea Zanoni, Corinne Lepage

Proposta de regulamento

Artigo 4 – n.º 6-A (novo)

Texto da Comissão

Alteração

6-A. Nas suas consequentes monitorizações e comunicações de informações, as companhias devem ter em linha de conta as recomendações incluídas nos relatórios de verificação, emitidos nos termos do disposto no artigo 13.º.

Or. en

Alteração 136

Christofer Fjellner

Proposta de regulamento

Artigo 5

Texto da Comissão

Alteração

Para efeitos do disposto no artigo 4.º, n.ºs 1, 2 e 3, as companhias devem determinar as suas emissões, ***bem como outras informações pertinentes em termos de clima***, relativamente a cada um dos seus navios com arqueação bruta superior a ***5 000*** GT, em conformidade com qualquer dos métodos descritos no anexo I.

Para efeitos do disposto no artigo 4.º, n.ºs 1, 2 e 3, as companhias devem determinar as suas emissões relativamente a cada um dos seus navios com arqueação bruta superior a ***3 000*** GT, em conformidade com qualquer dos métodos descritos no anexo I.

Or. en

Alteração 137

Nils Torvalds

Proposta de regulamento
Artigo 5

Texto da Comissão

Para efeitos do disposto no artigo 4.º, n.ºs 1, 2 e 3, as companhias devem determinar as suas emissões, ***bem como outras informações pertinentes em termos de clima***, relativamente a cada um dos seus navios com arqueação bruta superior a 5 000 GT, em conformidade com qualquer dos métodos descritos no anexo I.

Alteração

Para efeitos do disposto no artigo 4.º, n.ºs 1, 2 e 3, as companhias devem determinar as suas emissões relativamente a cada um dos seus navios com arqueação bruta superior a 5 000 GT, em conformidade com qualquer dos métodos descritos no anexo I.

Or. en

Alteração 138
Satu Hassi

Proposta de regulamento
Artigo 5

Texto da Comissão

Para efeitos do disposto no artigo 4.º, n.ºs 1, 2 e 3, as companhias devem determinar as suas emissões, bem como outras informações pertinentes em termos de clima, relativamente a cada um dos seus navios com arqueação bruta superior a ***5 000*** GT, em conformidade com qualquer dos métodos descritos no anexo I.

Alteração

Para efeitos do disposto no artigo 4.º, n.ºs 1, 2 e 3, as companhias devem determinar as suas emissões, bem como outras informações pertinentes em termos de clima, relativamente a cada um dos seus navios com arqueação bruta superior a ***400*** GT, em conformidade com qualquer dos métodos descritos no anexo I.

Or. en

Alteração 139
Georgios Koumoutsakos

Proposta de regulamento
Artigo 5

Texto da Comissão

Para efeitos do disposto no artigo 4.º,

Alteração

Para efeitos do disposto no artigo 4.º,

n.ºs 1, 2 e 3, as companhias devem determinar as suas emissões, bem como outras informações pertinentes **em termos de clima**, relativamente a cada um dos seus navios com arqueação bruta superior a 5 000 GT, em conformidade com qualquer dos métodos descritos no anexo I.

n.ºs 1, 2 e 3, as companhias devem determinar as suas emissões, bem como outras informações pertinentes, relativamente a cada um dos seus navios com arqueação bruta superior a 5 000 GT, em conformidade com qualquer dos métodos descritos no anexo I.

Or. en

Alteração 140

Kriton Arsenis, Andrea Zanoni, Judith A. Merkies, Corinne Lepage

Proposta de regulamento

Artigo 5

Texto da Comissão

Para efeitos do disposto no artigo 4.º, n.ºs 1, 2 e 3, as companhias devem determinar as suas emissões, bem como outras informações pertinentes em termos de clima, relativamente a cada um dos seus navios com arqueação bruta superior a **5 000 GT**, em conformidade com **qualquer** dos métodos descritos no anexo I.

Alteração

Para efeitos do disposto no artigo 4.º, n.ºs 1, 2 e 3, as companhias devem determinar as suas emissões, bem como outras informações pertinentes em termos de clima, relativamente a cada um dos seus navios com arqueação bruta superior a **400 GT**, em conformidade com **um** dos **seguintes** métodos descritos no anexo I:

(a) medidores de fluxo para os processos de combustão aplicáveis;

(b) medição direta das emissões.

Durante um período transitório de cinco anos após a entrada em vigor do presente regulamento, as companhias devem determinar as suas emissões, bem como outras informações pertinentes em termos de clima, em conformidade com qualquer dos métodos descritos no anexo I.

Or. en

Alteração 141

Christofer Fjellner

Proposta de regulamento

Artigo 6 – n.º 1

Texto da Comissão

1. Até 31 de agosto de 2017, as companhias devem apresentar aos verificadores um plano de monitorização que indique o método escolhido para monitorizar e comunicar as emissões *e outras informações pertinentes em termos de clima*, em relação a cada um dos seus navios com arqueação bruta superior a 5 000 GT.

Alteração

1. Até 31 de agosto de 2017, as companhias devem apresentar aos verificadores um plano de monitorização que indique o método escolhido para monitorizar e comunicar as emissões *de CO₂*, em relação a cada um dos seus navios com arqueação bruta superior a 3000 GT.

Or. en

Alteração 142
Nils Torvalds

Proposta de regulamento
Artigo 6 – n.º 1

Texto da Comissão

1. Até 31 de agosto de 2017, as companhias devem apresentar aos verificadores um plano de monitorização que indique o método escolhido para monitorizar e comunicar as emissões *e outras informações pertinentes em termos de clima*, em relação a cada um dos seus navios com arqueação bruta superior a 5 000 GT.

Alteração

1. Até 31 de agosto de 2017, as companhias devem apresentar aos verificadores um plano de monitorização que indique o método escolhido para monitorizar e comunicar as emissões, em relação a cada um dos seus navios com arqueação bruta superior a 5 000 GT.

Or. en

Alteração 143
Georgios Koumoutsakos

Proposta de regulamento
Artigo 6 – n.º 1

Texto da Comissão

1. Até 31 de agosto de 2017, as companhias devem apresentar aos

Alteração

1. Até 31 de agosto de 2017, as companhias devem apresentar aos

verificadores um plano de monitorização que indique o método escolhido para monitorizar e comunicar as emissões e outras informações pertinentes *em termos de clima*, em relação a cada um dos seus navios com arqueação bruta superior a 5 000 GT.

verificadores um plano de monitorização que indique o método escolhido para monitorizar e comunicar as emissões e outras informações pertinentes, em relação a cada um dos seus navios com arqueação bruta superior a 5 000 GT.

Or. en

Alteração 144 **Satu Hassi**

Proposta de regulamento **Artigo 6 – n.º 1**

Texto da Comissão

1. Até 31 de agosto de **2017**, as companhias devem apresentar aos verificadores um plano de monitorização que indique o método escolhido para monitorizar e comunicar as emissões e outras informações pertinentes em termos de clima, em relação a cada um dos seus navios com arqueação bruta superior a **5 000** GT.

Alteração

1. Até 31 de agosto de **2015**, as companhias devem apresentar aos verificadores um plano de monitorização que indique o método escolhido para monitorizar e comunicar as emissões e outras informações pertinentes em termos de clima, em relação a cada um dos seus navios com arqueação bruta superior a **400** GT.

Or. en

Alteração 145 **Kriton Arsenis, Andrea Zanoni, Corinne Lepage**

Proposta de regulamento **Artigo 6 – n.º 1**

Texto da Comissão

1. Até 31 de agosto de **2017**, as companhias devem apresentar aos verificadores um plano de monitorização que indique o método escolhido para monitorizar e comunicar as emissões e outras informações pertinentes em termos de clima, em relação a cada um dos seus

Alteração

1. Até 31 de agosto de **2015**, as companhias devem apresentar aos verificadores um plano de monitorização que indique o método escolhido para monitorizar e comunicar as emissões e outras informações pertinentes em termos de clima, em relação a cada um dos seus

navios com arqueação bruta superior a
5 000 GT.

navios com arqueação bruta superior a
400 GT.

Or. en

Alteração 146 **Satu Hassi**

Proposta de regulamento **Artigo 6 – n.º 2**

Texto da Comissão

2. Em derrogação do disposto no n.º 1, relativamente aos navios que sejam pela primeira vez abrangidos pelo âmbito de aplicação do presente regulamento após 1 de janeiro de **2018**, a companhia deve apresentar um plano de monitorização ao verificador sem demora e o mais tardar no prazo de dois meses a contar da sua primeira escala num porto sujeito à jurisdição de um Estado-Membro.

Alteração

2. Em derrogação do disposto no n.º 1, relativamente aos navios que sejam pela primeira vez abrangidos pelo âmbito de aplicação do presente regulamento após 1 de janeiro de **2016**, a companhia deve apresentar um plano de monitorização ao verificador sem demora e o mais tardar no prazo de dois meses a contar da sua primeira escala num porto sujeito à jurisdição de um Estado-Membro.

Or. en

Alteração 147 **Sabine Wils**

Proposta de regulamento **Artigo 6 – n.º 2**

Texto da Comissão

2. Em derrogação do disposto no n.º 1, relativamente aos navios que sejam **pela primeira vez** abrangidos pelo âmbito de aplicação do presente regulamento **após** 1 de janeiro de **2018**, a companhia deve apresentar um plano de monitorização ao verificador sem demora e o mais tardar no prazo de dois meses a contar da sua primeira escala num porto sujeito à jurisdição de um Estado-Membro.

Alteração

2. Em derrogação do disposto no n.º 1, relativamente aos navios que sejam abrangidos pelo âmbito de aplicação do presente regulamento **a partir de** 1 de janeiro de **2016**, a companhia deve apresentar um plano de monitorização ao verificador sem demora e o mais tardar no prazo de dois meses a contar da sua primeira escala num porto sujeito à jurisdição de um Estado-Membro.

Justificação

Afigura-se razoável uma perspetiva temporal mais ambiciosa.

Alteração 148

Kriton Arsenis, Andrea Zanoni, Corinne Lepage

Proposta de regulamento

Artigo 6 – n.º 2

Texto da Comissão

2. Em derrogação do disposto no n.º 1, relativamente aos navios que sejam pela primeira vez abrangidos pelo âmbito de aplicação do presente regulamento após 1 de janeiro de **2018**, a companhia deve apresentar um plano de monitorização ao verificador sem demora e o mais tardar no prazo de dois meses a contar da sua primeira escala num porto sujeito à jurisdição de um Estado-Membro.

Alteração

2. Em derrogação do disposto no n.º 1, relativamente aos navios que sejam pela primeira vez abrangidos pelo âmbito de aplicação do presente regulamento após 1 de janeiro de **2016**, a companhia deve apresentar um plano de monitorização ao verificador sem demora e o mais tardar no prazo de dois meses a contar da sua primeira escala num porto sujeito à jurisdição de um Estado-Membro.

Alteração 149

Sabine Wils

Proposta de regulamento

Artigo 6 – n.º 3 – parte introdutória

Texto da Comissão

3. O plano de monitorização referido no n.º 1 deve ser constituído por uma documentação exaustiva *e* transparente da metodologia de monitorização de um navio específico e conter, pelo menos, os seguintes elementos:

Alteração

3. O plano de monitorização referido no n.º 1 deve ser constituído por uma documentação exaustiva, transparente *e comparável entre Estados-Membros* da metodologia de monitorização de um navio específico e conter, pelo menos, os seguintes elementos:

Justificação

A medição deve ser comparável.

Alteração 150

Nils Torvalds, Vilja Savisaar-Toomast

Proposta de regulamento

Artigo 6 – n.º 3 – alínea a)

Texto da Comissão

(a) Identificação e tipo do navio, incluindo o nome, o número de registo na Organização Marítima Internacional (OMI), o porto de registo ou de armamento e o nome do proprietário;

Alteração

(a) Identificação e tipo do navio, incluindo o nome, o número de registo na Organização Marítima Internacional (OMI), o porto de registo ou de armamento, ***a classe de navegação no gelo do navio***, e o nome do proprietário;

Or. en

Alteração 151

Christofer Fjellner

Proposta de regulamento

Artigo 6 – n.º 3 – alínea h) – subalínea i)

Texto da Comissão

(i) os procedimentos, as responsabilidades e as fontes de dados para determinação e registo da distância por viagem efetuada;

Alteração

Suprimido

Or. en

Alteração 152

Christofer Fjellner

Proposta de regulamento

Artigo 6 – n.º 3 – alínea h) – subalínea ii)

Texto da Comissão

Alteração

(ii) os procedimentos, as responsabilidades, as fórmulas e as fontes de dados para determinação e registo da carga transportada e o número de passageiros, consoante os casos;

Suprimido

Or. en

Alteração 153
Christofer Fjellner

Proposta de regulamento
Artigo 6 – n.º 3 – alínea h) – subalínea iii)

Texto da Comissão

Alteração

(iii) os procedimentos, as responsabilidades, as fórmulas e as fontes de dados para determinação e registo do tempo passado no mar entre o porto de partida e o porto de chegada;

Suprimido

Or. en

Alteração 154
Nils Torvalds, Vilja Savisaar-Toomast

Proposta de regulamento
Artigo 6 – n.º 3 – alínea h-A) (nova)

Texto da Comissão

Alteração

(h-A) os procedimentos, as responsabilidades, as fórmulas e as fontes de dados para determinação e registo da distância percorrida e do tempo de navegação no gelo;

Or. en

Alteração 155
Christofer Fjellner

Proposta de regulamento
Artigo 7 – parágrafo 2 – parte introdutória

Texto da Comissão

As companhias devem alterar o plano de monitorização se se verificar uma das *seguintes* situações:

Alteração

As companhias devem alterar o plano de monitorização se se verificar uma das situações *descritas nas alíneas a) a e)*. **O plano de monitorização só deve ser alterado relativamente às modificações específicas ocorridas em virtude dessas situações.**

Or. en

Alteração 156
Christofer Fjellner

Proposta de regulamento
Artigo 8

Texto da Comissão

A partir de 1 de janeiro de 2018, as companhias devem monitorizar as emissões de cada navio por viagem e por ano, com base no plano de monitorização aprovado nos termos do artigo 13.º, n.º 1, aplicando para o efeito o método adequado, selecionado de entre os apresentados na parte B do anexo I, e calculando as emissões em conformidade com o disposto na parte A do anexo I.

Alteração

A partir de 1 de janeiro de 2018, as companhias devem monitorizar as emissões de cada navio por viagem – **para viagens entre um porto de um Estado-Membro e o porto de um país terceiro** – e por ano – **para viagens entre portos dos Estados-Membros** –, com base no plano de monitorização aprovado nos termos do artigo 13.º, n.º 1, aplicando para o efeito o método adequado, selecionado de entre os apresentados na parte B do anexo I, e calculando as emissões em conformidade com o disposto na parte A do anexo I.

Or. en

Alteração 157
Nils Torvalds

Proposta de regulamento
Artigo 8

Texto da Comissão

A partir de 1 de janeiro de 2018, as companhias devem monitorizar as emissões de cada navio **por viagem e por ano**, com base no plano de monitorização aprovado nos termos do artigo 13.º, n.º 1, aplicando para o efeito o método adequado, selecionado de entre os apresentados na parte B do anexo I, e calculando as emissões em conformidade com o disposto na parte A do anexo I.

Alteração

A partir de 1 de janeiro de 2018, as companhias devem **anualmente** monitorizar as emissões de cada navio, com base no plano de monitorização aprovado nos termos do artigo 13.º, n.º 1, aplicando para o efeito o método adequado, selecionado de entre os apresentados na parte B do anexo I, e calculando as emissões em conformidade com o disposto na parte A do anexo I.

Or. en

Justificação

A informação por viagem imporá encargos administrativos pesados ao transporte marítimo de curta distância, sendo preferível que os dados sejam comunicados de forma agregada.

Alteração 158
Georgios Koumoutsakos

Proposta de regulamento
Artigo 8

Texto da Comissão

A partir de 1 de janeiro de 2018, as companhias devem monitorizar as emissões de cada navio por viagem **e** por ano, com base no plano de monitorização aprovado nos termos do artigo 13.º, n.º 1, aplicando para o efeito o método adequado, selecionado de entre os apresentados na parte B do anexo I, e calculando as emissões em conformidade com o disposto na parte A do anexo I.

Alteração

A partir de 1 de janeiro de 2018, as companhias devem monitorizar as emissões de cada navio por viagem, **ou por mês ou ainda por trajeto no caso dos navios que realizam várias viagens num curto espaço de tempo, e devem comunicar as informações** por ano, com base no plano de monitorização aprovado nos termos do artigo 13.º, n.º 1, aplicando para o efeito o método adequado, selecionado de entre os apresentados na parte B do anexo I, e calculando as emissões em conformidade com o disposto na parte A do anexo I.

Alteração 159
Esther de Lange

Proposta de regulamento
Artigo 8

Texto da Comissão

A partir de 1 de janeiro de 2018, as companhias devem monitorizar as emissões de cada navio por viagem e por ano, com base no plano de monitorização aprovado nos termos do artigo 13.º, n.º 1, aplicando para o efeito o método adequado, selecionado de entre os apresentados na parte B do anexo I, e calculando as emissões em conformidade com o disposto na parte A do anexo I.

Alteração

A partir de 1 de janeiro de 2018, as companhias devem monitorizar as emissões de cada navio por viagem, ***ou por mês ou ainda por trajeto no caso dos navios que realizam várias viagens num curto espaço de tempo***, e por ano, com base no plano de monitorização aprovado nos termos do artigo 13.º, n.º 1, aplicando para o efeito o método adequado, selecionado de entre os apresentados na parte B do anexo I, e calculando as emissões em conformidade com o disposto na parte A do anexo I.

Alteração 160
Satu Hassi

Proposta de regulamento
Artigo 8

Texto da Comissão

A partir de 1 de janeiro de **2018**, as companhias devem monitorizar as emissões de cada navio por viagem e por ano, com base no plano de monitorização aprovado nos termos do artigo 13.º, n.º 1, aplicando para o efeito o método adequado, selecionado de entre os apresentados na parte B do anexo I, e calculando as emissões em conformidade com o disposto na parte A do anexo I.

Alteração

A partir de 1 de janeiro de **2016**, as companhias devem monitorizar as emissões de cada navio por viagem e por ano, com base no plano de monitorização aprovado nos termos do artigo 13.º, n.º 1, aplicando para o efeito o método adequado, selecionado de entre os apresentados na parte B do anexo I, e calculando as emissões em conformidade com o disposto na parte A do anexo I.

Alteração 161

Kriton Arsenis, Andrea Zanoni, Corinne Lepage

Proposta de regulamento

Artigo 8

Texto da Comissão

A partir de 1 de janeiro de **2018**, as companhias devem monitorizar as emissões de cada navio por viagem e por ano, com base no plano de monitorização aprovado nos termos do artigo 13.º, n.º 1, aplicando para o efeito o método adequado, selecionado de entre os apresentados na parte B do anexo I, e calculando as emissões em conformidade com o disposto na parte A do anexo I.

Alteração

A partir de 1 de janeiro de **2016**, as companhias devem monitorizar as emissões de cada navio por viagem e por ano, com base no plano de monitorização aprovado nos termos do artigo 13.º, n.º 1, aplicando para o efeito o método adequado, selecionado de entre os apresentados na parte B do anexo I, e calculando as emissões em conformidade com o disposto na parte A do anexo I.

Or. en

Alteração 162

Martin Callanan

Proposta de regulamento

Artigo 9 – título

Texto da Comissão

Monitorização por viagem

Alteração

Monitorização por viagem *ou diária*

Or. en

Alteração 163

Christofer Fjellner

Proposta de regulamento

Artigo 9 – parte introdutória

Texto da Comissão

Com base no plano de monitorização aprovado nos termos do artigo 13.º, n.º 1, as companhias devem monitorizar, relativamente a cada navio e a cada viagem **de chegada e de partida de** um porto **sujeito à jurisdição** de um Estado-Membro, as seguintes informações, em conformidade com a parte A do anexo I e com o anexo II:

Alteração

Com base no plano de monitorização aprovado nos termos do artigo 13.º, n.º 1, as companhias devem monitorizar, relativamente a cada navio e a cada viagem **entre** um porto de um Estado-Membro **e um porto de um país terceiro**, as seguintes informações, em conformidade com a parte A do anexo I e com o anexo II:

Or. en

Alteração 164
Christofer Fjellner

Proposta de regulamento
Artigo 9 – alínea b)

Texto da Comissão

(b) Quantidade e fator de emissão para cada tipo de combustível consumido no total **e diferenciado segundo a sua utilização dentro ou fora das zonas de controlo das emissões**;

Alteração

(b) Quantidade e fator de emissão para cada tipo de combustível consumido no total;

Or. en

Justificação

O requisito suprimido aumentaria desnecessariamente os encargos administrativos suportados pelas companhias.

Alteração 165
Martin Callanan

Proposta de regulamento
Artigo 9 – alínea b)

Texto da Comissão

(b) Quantidade e fator de emissão para

Alteração

(b) Quantidade e fator de emissão para

cada tipo de combustível *consumido no total e diferenciado segundo a sua utilização dentro ou fora das zonas de controlo das emissões*;

cada tipo de combustível;

Or. en

Alteração 166
Vilja Savisaar-Toomast

Proposta de regulamento
Artigo 9 – alínea c)

Texto da Comissão

Alteração

(c) CO₂ *emitido*;

(c) CO₂, *SO_x e NO_x emitidos*;

Or. en

Alteração 167
Christofer Fjellner

Proposta de regulamento
Artigo 9 – alínea d)

Texto da Comissão

Alteração

(d) *Distância percorrida*;

Suprimido

Or. en

Justificação

Nesta fase inicial, o sistema MCV deve abranger apenas as emissões de CO₂. Numa fase posterior, o sistema poderá ser reforçado com outras informações pertinentes em termos de clima. Corre-se o risco de os requisitos da UE em matéria de eficiência da comunicação comprometerem, nesta fase, o desenvolvimento da OMI.

Alteração 168
Christofer Fjellner

Proposta de regulamento
Artigo 9 – alínea e)

PE524.761v01-00

50/102

AM1012185PT.doc

Texto da Comissão

Alteração

(e) Tempo passado no mar;

Suprimido

Or. en

Justificação

Nesta fase inicial, o sistema MCV deve abranger apenas as emissões de CO₂. Numa fase posterior, o sistema poderá ser reforçado com outras informações pertinentes em termos de clima. Corre-se o risco de os requisitos da UE em matéria de eficiência da comunicação comprometerem, nesta fase, o desenvolvimento da OMI.

Alteração 169

Nils Torvalds

Proposta de regulamento

Artigo 9 – alínea e)

Texto da Comissão

Alteração

(e) Tempo passado no mar;

Suprimido

Or. en

Justificação

Para se proceder a uma estimativa do CO₂ emitido, não há necessidade de fornecer informações sobre a atividade de transporte; a distância percorrida fornecerá as informações pertinentes e suficientes. Além disso, as informações sobre a carga transportada e a atividade de transporte são consideradas informações sensíveis da companhia, não devendo, por conseguinte, ser divulgadas.

Alteração 170

Georgios Koumoutsakos

Proposta de regulamento

Artigo 9 – alínea e)

Texto da Comissão

Alteração

(e) Tempo passado no mar;

Suprimido

Or. en

Alteração 171
Georgios Koumoutsakos

Proposta de regulamento
Artigo 9 – alínea e-A) (nova)

Texto da Comissão

Alteração

(e-A) Data e hora de início e fim dos períodos durante os quais a monitorização foi suspensa devido ao envolvimento em operações de emergência, tais como o salvamento de vidas;

Or. en

Alteração 172
Christofer Fjellner

Proposta de regulamento
Artigo 9 – alínea f)

Texto da Comissão

Alteração

(f) Carga transportada;

Suprimido

Or. en

Justificação

Nesta fase inicial, o sistema MCV deve abranger apenas as emissões de CO₂. Numa fase posterior, o sistema poderá ser reforçado com outras informações pertinentes em termos de clima. Corre-se o risco de os requisitos da UE em matéria de eficiência da comunicação comprometerem, nesta fase, o desenvolvimento da OMI.

Alteração 173
Nils Torvalds

Proposta de regulamento
Artigo 9 – alínea f)

Texto da Comissão

Alteração

(f) Carga transportada;

Suprimido

Or. en

Justificação

Para se proceder a uma estimativa do CO₂ emitido, não há necessidade de fornecer informações sobre a atividade de transporte; a distância percorrida fornecerá as informações pertinentes e suficientes. Além disso, as informações sobre a carga transportada e a atividade de transporte são consideradas informações sensíveis da companhia, não devendo, por conseguinte, ser divulgadas.

Alteração 174

Georgios Koumoutsakos

Proposta de regulamento

Artigo 9 – alínea f)

Texto da Comissão

Alteração

(f) Carga transportada;

Suprimido

Or. en

Alteração 175

Esther de Lange

Proposta de regulamento

Artigo 9 – alínea f)

Texto da Comissão

Alteração

(f) Carga transportada;

Suprimido

Or. en

Alteração 176

Vilja Savisaar-Toomast

Proposta de regulamento
Artigo 9 – alínea f)

Texto da Comissão

(f) Carga transportada;

Alteração

(f) **Massa da** carga transportada;

Or. en

Alteração 177
Spyros Danellis

Proposta de regulamento
Artigo 9 – alínea f)

Texto da Comissão

(f) Carga transportada;

Alteração

(f) **Tipo e quantidade da** carga transportada;

Or. en

Justificação

Tanto o tipo como a quantidade da carga transportada são relevantes.

Alteração 178
Spyros Danellis

Proposta de regulamento
Artigo 9 – alínea f-A) (nova)

Texto da Comissão

Alteração

(f-A) Condições meteorológicas;

Or. en

Justificação

As condições meteorológicas são uma métrica necessária para o cálculo da eficiência energética.

Alteração 179
Christofer Fjellner

Proposta de regulamento
Artigo 9 – alínea g)

Texto da Comissão

Alteração

(g) Atividade de transporte.

Suprimido

Or. en

Justificação

Nesta fase inicial, o sistema MCV deve abranger apenas as emissões de CO₂. Numa fase posterior, o sistema poderá ser reforçado com outras informações pertinentes em termos de clima. Corre-se o risco de os requisitos da UE em matéria de eficiência da comunicação comprometerem, nesta fase, o desenvolvimento da OMI.

Alteração 180
Vilja Savisaar-Toomast

Proposta de regulamento
Artigo 9 – alínea g)

Texto da Comissão

Alteração

(g) Atividade de transporte.

Suprimido

Or. en

Alteração 181
Nils Torvalds

Proposta de regulamento
Artigo 9 – alínea g)

Texto da Comissão

Alteração

(g) Atividade de transporte.

Suprimido

Or. en

Justificação

Para se proceder a uma estimativa do CO₂ emitido, não há necessidade de fornecer informações sobre a atividade de transporte; a distância percorrida fornecerá as informações pertinentes e suficientes. Além disso, as informações sobre a carga transportada e a atividade de transporte são consideradas informações sensíveis da companhia, não devendo, por conseguinte, ser divulgadas.

Alteração 182 **Georgios Koumoutsakos**

Proposta de regulamento **Artigo 9 – alínea g)**

Texto da Comissão

Alteração

(g) Atividade de transporte.

Suprimido

Or. en

Alteração 183 **Christofer Fjellner**

Proposta de regulamento **Artigo 9 – alínea g-A) (nova)**

Texto da Comissão

Alteração

(g-A) No caso do transporte marítimo de longa distância que faça escala numa série de portos da UE, o trajeto europeu deve ser considerado uma única viagem.

Or. en

Alteração 184 **Nils Torvalds**

Proposta de regulamento **Artigo 9 – alínea g-A) (nova)**

Texto da Comissão

Alteração

(g-A) Data e hora de início e fim dos períodos durante os quais a monitorização foi suspensa devido ao envolvimento em operações de emergência, tais como o salvamento de vidas.

Or. en

Justificação

As emissões de um navio envolvido em operações de busca e salvamento ou outras operações de emergência não devem recair no âmbito de aplicação do presente regulamento.

Alteração 185
Esther de Lange

Proposta de regulamento
Artigo 9 – alínea g-A) (nova)

Texto da Comissão

Alteração

(g-A) No caso de a monitorização ter sido suspensa durante um período em virtude do envolvimento em operações de emergência, como, por exemplo, o salvamento de vidas, as companhias devem monitorizar a data e a hora de início e fim desse período.

Or. en

Alteração 186
Christofer Fjellner

Proposta de regulamento
Artigo 9 – parágrafo 1-A (novo)

Texto da Comissão

Alteração

Em derrogação do disposto no primeiro parágrafo, os navios que operem exclusivamente no âmbito do presente

regulamento estão isentos da obrigação de monitorização das emissões por cada viagem efetuada.

Or. en

Alteração 187
Martin Callanan

Proposta de regulamento
Artigo 9 – parágrafo 1-B (novo)

Texto da Comissão

Alteração

A monitorização diária só é viável no caso de o navio percorrer a mesma rota várias vezes ao dia. A comunicação de informações deverá, por conseguinte, incluir o número total de viagens efetuadas no dia em questão.

Or. en

Justificação

No caso do tráfego regular na mesma rota (quando se prevê que ocorra várias vezes ao dia), deverá ser introduzida uma exceção aplicável à comunicação de informações «por viagem», indicando-se apenas o número total de viagens efetuadas no dia em questão. Pode-se ainda encontrar uma exceção semelhante nas Diretivas 2000/59/CE e 2002/59/CE.

Alteração 188
Christofer Fjellner

Proposta de regulamento
Artigo 10 – alínea a)

Texto da Comissão

Alteração

(a) Quantidade e fator de emissão para cada tipo de combustível consumido no total *e diferenciado segundo a sua utilização dentro ou fora das zonas de controlo das emissões;*

(a) Quantidade e fator de emissão para cada tipo de combustível consumido no total;

Or. en

Justificação

O requisito suprimido aumentaria desnecessariamente os encargos administrativos suportados pelas companhias.

Alteração 189 **Martin Callanan**

Proposta de regulamento **Artigo 10 – alínea a)**

Texto da Comissão

(a) Quantidade e fator de emissão para cada tipo de combustível consumido ***no total e diferenciado segundo a sua utilização dentro ou fora das zonas de controlo das emissões;***

Alteração

(a) Quantidade e fator de emissão para cada tipo de combustível consumido;

Or. en

Alteração 190 **Vilja Savisaar-Toomast**

Proposta de regulamento **Artigo 10 – alínea b)**

Texto da Comissão

(b) CO₂ ***emitido*** no total;

Alteração

(b) CO₂, ***SO_x e NO_x emitidos*** no total;

Or. en

Alteração 191 **Vilja Savisaar-Toomast**

Proposta de regulamento **Artigo 10 – alínea c)**

Texto da Comissão

(c) Emissões de CO₂ agregadas de todas as viagens entre portos sujeitos à jurisdição de

Alteração

(c) Emissões de CO₂, ***SO_x e NO_x*** agregadas de todas as viagens entre portos sujeitos à

um Estado-Membro;

jurisdição de um Estado-Membro;

Or. en

Alteração 192
Sabine Wils

Proposta de regulamento
Artigo 10 – alínea c)

Texto da Comissão

(c) Emissões de CO₂ agregadas de todas as viagens entre portos sujeitos à jurisdição de um Estado-Membro;

Alteração

(c) Emissões de CO₂ agregadas de todas as viagens entre portos sujeitos à jurisdição de um Estado-Membro, ***para cada viagem em qualquer rota;***

Or. de

Justificação

Para se obter informações sobre as emissões por rota, afigura-se necessário o aditamento das rotas na presente alínea.

Alteração 193
Vilja Savisaar-Toomast

Proposta de regulamento
Artigo 10 – alínea d)

Texto da Comissão

(d) Emissões de CO₂ agregadas de todas as viagens com origem em portos sujeitos à jurisdição de um Estado-Membro;

Alteração

(d) Emissões de CO₂, ***SO_x e NO_x*** agregadas de todas as viagens com origem em portos sujeitos à jurisdição de um Estado-Membro;

Or. en

Alteração 194
Sabine Wils

Proposta de regulamento

Artigo 10 – alínea d)

Texto da Comissão

(d) Emissões de CO₂ agregadas de todas as viagens com origem em portos sujeitos à jurisdição de um Estado-Membro;

Alteração

(d) Emissões de CO₂ agregadas de todas as viagens com origem em portos sujeitos à jurisdição de um Estado-Membro, **para cada viagem em qualquer rota;**

Or. de

Justificação

Para se obter informações sobre as emissões por rota, afigura-se necessário o aditamento das rotas na presente alínea.

Alteração 195

Vilja Savisaar-Toomast

Proposta de regulamento

Artigo 10 – alínea e)

Texto da Comissão

(e) Emissões de CO₂ agregadas de todas as viagens com destino a portos sujeitos à jurisdição de um Estado-Membro;

Alteração

(e) Emissões de CO₂, **SO_x e NO_x** agregadas de todas as viagens com destino a portos sujeitos à jurisdição de um Estado-Membro;

Or. en

Alteração 196

Sabine Wils

Proposta de regulamento

Artigo 10 – alínea e)

Texto da Comissão

(e) Emissões de CO₂ agregadas de todas as viagens com destino a portos sujeitos à jurisdição de um Estado-Membro;

Alteração

(e) Emissões de CO₂ agregadas de todas as viagens com destino a portos sujeitos à jurisdição de um Estado-Membro, **para cada viagem em qualquer rota;**

Justificação

Para se obter informações sobre as emissões por rota, afigura-se necessário o aditamento das rotas na presente alínea.

Alteração 197**Vilja Savisaar-Toomast****Proposta de regulamento****Artigo 10 – alínea f)***Texto da Comissão*

(f) Emissões de CO₂ ocorridas dentro de portos sujeitos à jurisdição de um Estado-Membro enquanto o navio está acostado;

Alteração

(f) Emissões de CO₂, **SO_x** e **NO_x** ocorridas dentro de portos sujeitos à jurisdição de um Estado-Membro enquanto o navio está acostado;

Or. en

Alteração 198**Christofer Fjellner****Proposta de regulamento****Artigo 10 – alínea g)***Texto da Comissão*

(g) Distância total percorrida;

Alteração

Suprimido

Or. en

Justificação

Nesta fase inicial, o sistema MCV deve abranger apenas as emissões de CO₂. Numa fase posterior, o sistema poderá ser reforçado com outras informações pertinentes em termos de clima. Corre-se o risco de os requisitos da UE em matéria de eficiência da comunicação comprometerem, nesta fase, o desenvolvimento da OMI.

Alteração 199**Christofer Fjellner****Proposta de regulamento****Artigo 10 – alínea h)**

Texto da Comissão

Alteração

(h) Tempo total passado no mar;

Suprimido

Or. en

Justificação

Nesta fase inicial, o sistema MCV deve abranger apenas as emissões de CO₂. Numa fase posterior, o sistema poderá ser reforçado com outras informações pertinentes em termos de clima. Corre-se o risco de os requisitos da UE em matéria de eficiência da comunicação comprometerem, nesta fase, o desenvolvimento da OMI.

Alteração 200
Nils Torvalds

Proposta de regulamento
Artigo 10 – alínea h)

Texto da Comissão

Alteração

(h) Tempo total passado no mar;

Suprimido

Or. en

Justificação

Para se proceder a uma estimativa do CO₂ emitido, não há necessidade de fornecer informações sobre a atividade de transporte; a distância percorrida fornecerá as informações pertinentes e suficientes. Além disso, as informações sobre a carga transportada e a atividade de transporte são consideradas informações sensíveis da companhia, não devendo, por conseguinte, ser divulgadas.

Alteração 201
Georgios Koumoutsakos

Proposta de regulamento
Artigo 10 – alínea h)

Texto da Comissão

Alteração

(h) Tempo total passado no mar;

Suprimido

Or. en

Alteração 202
Christofer Fjellner

Proposta de regulamento
Artigo 10 – alínea i)

Texto da Comissão

Alteração

(i) Atividade de transporte total;

Suprimido

Or. en

Justificação

Nesta fase inicial, o sistema MCV deve abranger apenas as emissões de CO₂. Numa fase posterior, o sistema poderá ser reforçado com outras informações pertinentes em termos de clima. Corre-se o risco de os requisitos da UE em matéria de eficiência da comunicação comprometerem, nesta fase, o desenvolvimento da OMI.

Alteração 203
Vilja Savisaar-Toomast

Proposta de regulamento
Artigo 10 – alínea i)

Texto da Comissão

Alteração

(i) Atividade de transporte total;

Suprimido

Or. en

Alteração 204
Nils Torvalds

Proposta de regulamento
Artigo 10 – alínea i)

Texto da Comissão

Alteração

(i) Atividade de transporte total;

Suprimido

Or. en

Justificação

Para se proceder a uma estimativa do CO₂ emitido, não há necessidade de fornecer informações sobre a atividade de transporte; a distância percorrida fornecerá as informações pertinentes e suficientes. Além disso, as informações sobre a carga transportada e a atividade de transporte são consideradas informações sensíveis da companhia, não devendo, por conseguinte, ser divulgadas.

Alteração 205 **Georgios Koumoutsakos**

Proposta de regulamento **Artigo 10 – alínea i)**

Texto da Comissão

Alteração

(i) Atividade de transporte total;

Suprimido

Or. en

Alteração 206 **Christofer Fjellner**

Proposta de regulamento **Artigo 10 – alínea j)**

Texto da Comissão

Alteração

(j) Eficiência energética média.

Suprimido

Or. en

Justificação

Nesta fase inicial, o sistema MCV deve abranger apenas as emissões de CO₂. Numa fase posterior, o sistema poderá ser reforçado com outras informações pertinentes em termos de clima. Corre-se o risco de os requisitos da UE em matéria de eficiência da comunicação comprometerem, nesta fase, o desenvolvimento da OMI.

Alteração 207 **Christofer Fjellner**

Proposta de regulamento **Artigo 11 – n.º 1**

Texto da Comissão

1. A partir de 2019, até 30 de abril de cada ano, as companhias devem apresentar à Comissão e às autoridades dos Estados de bandeira em causa um relatório sobre as emissões *e outras informações pertinentes em termos de clima*, durante a totalidade do período de informação, em relação a cada navio sob a sua responsabilidade, o qual deve ter sido considerado satisfatório por um verificador, em conformidade com os requisitos referidos no artigo 14.º.

Alteração

1. A partir de 2019, até 30 de abril de cada ano, as companhias devem apresentar à Comissão e às autoridades dos Estados de bandeira em causa um relatório sobre as emissões *de CO₂*, durante a totalidade do período de informação, em relação a cada navio sob a sua responsabilidade, o qual deve ter sido considerado satisfatório por um verificador, em conformidade com os requisitos referidos no artigo 14.º.

Or. en

Justificação

Nesta fase inicial, o sistema MCV deve abranger apenas as emissões de CO₂. Numa fase posterior, o sistema poderá ser reforçado com outras informações pertinentes em termos de clima. Corre-se o risco de os requisitos da UE em matéria de eficiência da comunicação comprometerem, nesta fase, o desenvolvimento da OMI.

Alteração 208
Nils Torvalds

Proposta de regulamento
Artigo 11 – n.º 1

Texto da Comissão

1. A partir de 2019, até 30 de abril de cada ano, as companhias devem apresentar à Comissão e às autoridades dos Estados de bandeira em causa um relatório sobre as emissões *e outras informações pertinentes em termos de clima*, durante a totalidade do período de informação, em relação a cada navio sob a sua responsabilidade, o qual deve ter sido considerado satisfatório por um verificador, em conformidade com os requisitos referidos no artigo 14.º.

Alteração

1. A partir de 2019, até 30 de abril de cada ano, as companhias devem apresentar à Comissão e às autoridades dos Estados de bandeira em causa um relatório sobre as emissões, durante a totalidade do período de informação, em relação a cada navio sob a sua responsabilidade, o qual deve ter sido considerado satisfatório por um verificador, em conformidade com os requisitos referidos no artigo 14.º.

Or. en

Alteração 209

Satu Hassi

Proposta de regulamento

Artigo 11 – n.º 1

Texto da Comissão

1. A partir de **2019**, até 30 de abril de cada ano, as companhias devem apresentar à Comissão e às autoridades dos Estados de bandeira em causa um relatório sobre as emissões e outras informações pertinentes em termos de clima, durante a totalidade do período de informação, em relação a cada navio sob a sua responsabilidade, o qual deve ter sido considerado satisfatório por um verificador, em conformidade com os requisitos referidos no artigo 14.º.

Alteração

1. A partir de **2017**, até 30 de abril de cada ano, as companhias devem apresentar à Comissão e às autoridades dos Estados de bandeira em causa um relatório sobre as emissões e outras informações pertinentes em termos de clima, durante a totalidade do período de informação, em relação a cada navio sob a sua responsabilidade, o qual deve ter sido considerado satisfatório por um verificador, em conformidade com os requisitos referidos no artigo 14.º.

Or. en

Alteração 210

Kriton Arsenis, Andrea Zanoni, Corinne Lepage

Proposta de regulamento

Artigo 11 – n.º 1

Texto da Comissão

1. A partir de **2019**, até 30 de abril de cada ano, as companhias devem apresentar à Comissão e às autoridades dos Estados de bandeira em causa um relatório sobre as emissões e outras informações pertinentes em termos de clima, durante a totalidade do período de informação, em relação a cada navio sob a sua responsabilidade, o qual deve ter sido considerado satisfatório por um verificador, em conformidade com os requisitos referidos no artigo 14.º.

Alteração

1. A partir de **2017**, até 30 de abril de cada ano, as companhias devem apresentar à Comissão e às autoridades dos Estados de bandeira em causa um relatório sobre as emissões e outras informações pertinentes em termos de clima, durante a totalidade do período de informação, em relação a cada navio sob a sua responsabilidade, o qual deve ter sido considerado satisfatório por um verificador, em conformidade com os requisitos referidos no artigo 14.º.

Or. en

Alteração 211
Georgios Koumoutsakos

Proposta de regulamento
Artigo 11 – n.º 1

Texto da Comissão

1. A partir de 2019, até 30 de abril de cada ano, as companhias devem apresentar à Comissão e às autoridades dos Estados de bandeira em causa um relatório sobre as emissões e outras informações pertinentes **em termos de clima**, durante a totalidade do período de informação, em relação a cada navio sob a sua responsabilidade, o qual deve ter sido considerado satisfatório por um verificador, em conformidade com os requisitos referidos no artigo 14.º.

Alteração

1. A partir de 2019, até 30 de abril de cada ano, as companhias devem apresentar à Comissão e às autoridades dos Estados de bandeira em causa um relatório sobre as emissões e outras informações pertinentes, durante a totalidade do período de informação, em relação a cada navio sob a sua responsabilidade, o qual deve ter sido considerado satisfatório por um verificador, em conformidade com os requisitos referidos no artigo 14.º.

Or. en

Alteração 212
Nils Torvalds, Vilja Savisaar-Toomast

Proposta de regulamento
Artigo 11 – n.º 3 – alínea a) – subalínea iii-A) (nova)

Texto da Comissão

Alteração

(iii-A) classe de navegação no gelo do navio

Or. en

Alteração 213
Christofer Fjellner

Proposta de regulamento
Artigo 11 – n.º 3 – alínea a) – subalínea iv)

Texto da Comissão

Alteração

(iv) eficiência técnica do navio (Índice Nominal de Eficiência Energética (EEDI)

(iv) eficiência técnica do navio (Índice Nominal de Eficiência Energética (EEDI)

ou Índice Estimativo do Valor (EIV) em conformidade com a Resolução MEPC.215 (63) da OMI, se aplicável)

em conformidade com a Resolução MEPC.215 (63) da OMI, se aplicável]

Or. en

Alteração 214

Kriton Arsenis, Andrea Zanoni, Corinne Lepage

Proposta de regulamento

Artigo 11 – n.º 3 – alínea a) – subalínea iv-A) (nova)

Texto da Comissão

Alteração

(iv-A) eficiência técnica certificada do navio expressa pelo Índice Nominal de Eficiência Energética (EEDI), se aplicável ao tipo de navio pertinente

Or. en

Alteração 215

Martin Callanan

Proposta de regulamento

Artigo 11 – n.º 3 – alínea a) – subalínea ix)

Texto da Comissão

Alteração

(ix) endereço, *números* de telefone *e de fax* e endereço eletrónico de uma pessoa de contacto;

(ix) endereço, *número* de telefone e endereço eletrónico de uma pessoa de contacto;

Or. en

Alteração 216

Christofer Fjellner

Proposta de regulamento

Artigo 13 – n.º 3

Texto da Comissão

5. Especificamente, o verificador deve assegurar que as emissões *e outras informações pertinentes em termos de clima* constantes do relatório de emissões foram determinadas em conformidade com o disposto nos artigos 8.º, 9.º e 10.º e com o plano de monitorização referido no artigo 6.º. Além disso, deve assegurar que essas emissões *e informações* são coerentes com os dados calculados a partir de outras fontes de acordo com os anexos I e II.

Alteração

3. Especificamente, o verificador deve assegurar que as emissões *de CO₂* constantes do relatório de emissões foram determinadas em conformidade com o disposto nos artigos 8.º, 9.º e 10.º e com o plano de monitorização referido no artigo 6.º. Além disso, deve assegurar que essas emissões *de CO₂* são coerentes com os dados calculados a partir de outras fontes de acordo com os anexos I e II.

Or. en

Alteração 217
Nils Torvalds

Proposta de regulamento
Artigo 13 – n.º 3

Texto da Comissão

5. Especificamente, o verificador deve assegurar que as emissões *e outras informações pertinentes em termos de clima* constantes do relatório de emissões foram determinadas em conformidade com o disposto nos artigos 8.º, 9.º e 10.º e com o plano de monitorização referido no artigo 6.º. Além disso, deve assegurar que essas emissões *e informações* são coerentes com os dados calculados a partir de outras fontes de acordo com os anexos I e II.

Alteração

3. Especificamente, o verificador deve assegurar que as emissões constantes do relatório de emissões foram determinadas em conformidade com o disposto nos artigos 8.º, 9.º e 10.º e com o plano de monitorização referido no artigo 6.º. Além disso, deve assegurar que essas emissões são coerentes com os dados calculados a partir de outras fontes de acordo com os anexos I e II.

Or. en

Alteração 218
Georgios Koumoutsakos

Proposta de regulamento
Artigo 13 – n.º 3

Texto da Comissão

5. Especificamente, o verificador deve assegurar que as emissões e outras informações pertinentes ***em termos de clima*** constantes do relatório de emissões foram determinadas em conformidade com o disposto nos artigos 8.º, 9.º e 10.º e com o plano de monitorização referido no artigo 6.º. Além disso, deve assegurar que essas emissões e informações são coerentes com os dados calculados a partir de outras fontes de acordo com os anexos I e II.

Alteração

3. Especificamente, o verificador deve assegurar que as emissões e outras informações pertinentes constantes do relatório de emissões foram determinadas em conformidade com o disposto nos artigos 8.º, 9.º e 10.º e com o plano de monitorização referido no artigo 6.º. Além disso, deve assegurar que essas emissões e informações ***pertinentes*** são coerentes com os dados calculados a partir de outras fontes de acordo com os anexos I e II.

Or. en

Alteração 219

Kriton Arsenis, Andrea Zanoni, Corinne Lepage

Proposta de regulamento

Artigo 13 – n.º 5-A (novo)

Texto da Comissão

Alteração

5-A. Se o verificador tiver identificado áreas de melhoria no desempenho da companhia em relação à monitorização e à comunicação das emissões, nomeadamente no que se refere à consecução de uma maior precisão e ao aumento da eficiência da monitorização e da comunicação de informações, este deve incluir no relatório de verificação recomendações tendentes à melhoria.

Or. en

Alteração 220

Christofer Fjellner

Proposta de regulamento

Artigo 14 – n.º 2 – alínea e)

Texto da Comissão

Alteração

(e) Os cálculos conducentes à determinação da eficiência energética.

Suprimido

Or. en

**Alteração 221
Nils Torvalds**

**Proposta de regulamento
Artigo 15 – n.º 1**

Texto da Comissão

Alteração

1. O verificador deve identificar os potenciais riscos relacionados com o processo de monitorização e comunicação de informações, comparando as emissões comunicadas com as estimativas baseadas nos dados de localização dos navios e em características como a potência dos motores. Se forem detetados desvios significativos, o verificador deve realizar novas análises.

Suprimido

Or. en

Justificação

O procedimento de verificação descrito deve ser uma opção para a companhia monitorizar as emissões dos navios e, por conseguinte, sugere-se a supressão desta obrigação.

Alteração 222

Kriton Arsenis, Andrea Zanoni, Judith A. Merkies, Corinne Lepage

**Proposta de regulamento
Artigo 15 – n.º 2-A (novo)**

Texto da Comissão

Alteração

2-A. O verificador deve realizar as suas atividades com profissionalismo, probidade e objetividade, devendo

compreender:

(a) as disposições do presente regulamento, bem como as normas e orientações relevantes adotadas pela Comissão nos termos do artigo 15.º, n.º 5;

(b) os requisitos legislativos, regulamentares e administrativos relevantes para a atividade sujeita a verificação; e

(c) a produção de todas as informações referentes à recolha, à medição, ao cálculo e à comunicação dos dados das emissões a bordo dos navios.

Or. en

Alteração 223
Nils Torvalds

Proposta de regulamento
Artigo 16 – n.º 1

Texto da Comissão

1. Um verificador que avalie os planos de monitorização e relatórios de emissões e que emita os documentos de verificação e conformidade referidos nos artigos 13.º e 17.º deve estar acreditado, em relação às atividades abrangidas pelo âmbito de aplicação do presente regulamento, por um organismo nacional de acreditação ao abrigo do Regulamento (CE) n.º 765/2008.

Alteração

1. Um verificador, ***se não uma agência intragovernamental***, que avalie os planos de monitorização e relatórios de emissões e que emita os documentos de verificação e conformidade referidos nos artigos 13.º e 17.º deve estar acreditado, em relação às atividades abrangidas pelo âmbito de aplicação do presente regulamento, por um organismo nacional de acreditação ao abrigo do Regulamento (CE) n.º 765/2008.

Or. en

Justificação

O âmbito deste artigo não deve abranger os verificadores que se encontrem sujeitos à jurisdição governamental.

Alteração 224
Satu Hassi

CAPÍTULO III-A

**MEDIDAS DESTINADAS A REDUZIR
O IMPACTO CLIMÁTICO DOS
TRANSPORTES MARÍTIMOS**

Artigo 16.º-A

Responsabilidade pelas emissões

- 1. A partir de 2019, salvo se até então já estiver em funcionamento um mecanismo mundial destinado a reduzir o impacto climático dos transportes marítimos, as companhias devem devolver às autoridades competentes dos Estados-Membros para anulação as licenças de emissão, emitidas ao abrigo da Diretiva 2003/87/CE, equivalentes às respetivas emissões em viagens de entrada nos portos da UE durante o ano civil anterior, tal como verificadas nos termos do artigo 15.º, até 30 de abril de cada ano.***
- 2. Em derrogação do disposto no n.º 1, as companhias podem, em alternativa e relativamente às suas viagens de entrada nos portos da UE, dar uma contribuição equivalente para o Fundo Verde para o Clima, criado no âmbito da Convenção-Quadro das Nações Unidas sobre as Alterações Climáticas (CQNUAC), com base num preço fixado em 25 euros/tonelada de equivalente CO₂, aumentando de forma linear até 3 euros por ano.***
- 3. A Comissão fica habilitada a adotar atos delegados em conformidade com o artigo 24.º, a fim de especificar as obrigações decorrentes do n.º 1 e as modalidades de aplicação da derrogação prevista no n.º 2.***

Or. en

Alteração 225
Satu Hassi

Proposta de regulamento
Artigo 18

Texto da Comissão

A partir de 30 de junho de **2019**, os navios que cheguem a um porto sujeito à jurisdição de um Estado-Membro, nele naveguem ou dele partam devem conservar a bordo um documento válido que ateste o cumprimento das obrigações de monitorização e comunicação de informações referentes ao período de informação em causa, emitido nos termos do artigo 17.º.

Alteração

A partir de 30 de junho de **2017**, os navios que cheguem a um porto sujeito à jurisdição de um Estado-Membro, nele naveguem ou dele partam devem conservar a bordo um documento válido que ateste o cumprimento das obrigações de monitorização e comunicação de informações referentes ao período de informação em causa, emitido nos termos do artigo 17.º.

Or. en

Alteração 226
Kriton Arsenis, Andrea Zanoni, Corinne Lepage

Proposta de regulamento
Artigo 18

Texto da Comissão

A partir de 30 de junho de **2019**, os navios que cheguem a um porto sujeito à jurisdição de um Estado-Membro, nele naveguem ou dele partam devem conservar a bordo um documento válido que ateste o cumprimento das obrigações de monitorização e comunicação de informações referentes ao período de informação em causa, emitido nos termos do artigo 17.º.

Alteração

A partir de 30 de junho de **2017**, os navios que cheguem a um porto sujeito à jurisdição de um Estado-Membro, nele naveguem ou dele partam devem conservar a bordo um documento válido que ateste o cumprimento das obrigações de monitorização e comunicação de informações referentes ao período de informação em causa, emitido nos termos do artigo 17.º.

Or. en

Alteração 227
Sabine Wils

Proposta de regulamento
Artigo 18

Texto da Comissão

A partir de 30 de junho de **2019**, os navios que cheguem a um porto sujeito à jurisdição de um Estado-Membro, nele naveguem ou dele partam devem conservar a bordo um documento válido que ateste o cumprimento das obrigações de monitorização e comunicação de informações referentes ao período de informação em causa, emitido nos termos do artigo 17.º.

Alteração

A partir de 30 de junho de **2017**, os navios que cheguem a um porto sujeito à jurisdição de um Estado-Membro, nele naveguem ou dele partam devem conservar a bordo um documento válido que ateste o cumprimento das obrigações de monitorização e comunicação de informações referentes ao período de informação em causa, emitido nos termos do artigo 17.º.

Or. en

Justificação

Afigura-se razoável uma perspetiva temporal mais ambiciosa.

Alteração 228
Spyros Danellis

Proposta de regulamento
Artigo 19 – n.º 3-A (novo)

Texto da Comissão

Alteração

3-A. Durante o período das visitas e inspeções realizadas pela Agência Europeia da Segurança Marítima (EMSA) com vista ao acompanhamento da aplicação da Diretiva 2009/16/CE relativa à inspeção de navios pelo Estado do porto, a Agência acompanhará igualmente a aplicação do disposto nos n.ºs 1, 2 e 3 por parte das autoridades competentes dos Estados-Membros e comunicará os resultados à Comissão.

Or. en

Justificação

A EMSA já realiza 4 a 6 visitas anuais aos Estados-Membros, com vista a avaliar a aplicação do regime de inspeção de navios pelo Estado do porto.

Alteração 229

Georgios Koumoutsakos

Proposta de regulamento

Artigo 20 – n.º 1

Texto da Comissão

1. Os Estados-Membros devem instituir um regime de sanções aplicável em caso de incumprimento dos requisitos de monitorização e comunicação de informações estabelecidos nos artigos 8.º a 12.º e tomar todas as medidas necessárias para garantir a sua aplicação. Tais sanções **não** devem ser *menos estritas do que as previstas na legislação nacional relativa às emissões de gases com efeito de estufa em caso de incumprimento das obrigações de comunicação de informações pelos operadores, e devem ser efetivas*, proporcionadas e dissuasivas. Os Estados-Membros devem notificar essas disposições à Comissão até 1 de julho de 2017 e notificá-la sem demora de quaisquer alterações que as venham a afetar posteriormente.

Alteração

1. Os Estados-Membros devem instituir um regime de sanções aplicável em caso de incumprimento dos requisitos de monitorização e comunicação de informações estabelecidos nos artigos 8.º a 12.º e tomar todas as medidas necessárias para garantir a sua aplicação. Tais sanções devem ser **eficazes**, proporcionadas e dissuasivas. Os Estados-Membros devem notificar essas disposições à Comissão até 1 de julho de 2017 e notificá-la sem demora de quaisquer alterações que as venham a afetar posteriormente.

Or. en

Alteração 230

Kriton Arsenis, Andrea Zaroni, Corinne Lepage

Proposta de regulamento

Artigo 20 – n.º 1

Texto da Comissão

1. Os Estados-Membros devem instituir um regime de sanções aplicável em caso de

Alteração

1. Os Estados-Membros devem instituir um regime de sanções aplicável em caso de

incumprimento dos requisitos de monitorização e comunicação de informações estabelecidos nos artigos 8.º a 12.º e tomar todas as medidas necessárias para garantir a sua aplicação. Tais sanções não devem ser menos estritas do que as previstas na legislação nacional relativa às emissões de gases com efeito de estufa em caso de incumprimento das obrigações de comunicação de informações pelos operadores, e devem ser *efetivas*, proporcionadas e dissuasivas. Os Estados-Membros devem notificar essas disposições à Comissão até 1 de julho de **2017** e notificá-la sem demora de quaisquer alterações que as venham a afetar posteriormente.

incumprimento dos requisitos de monitorização e comunicação de informações estabelecidos nos artigos 8.º a 12.º e tomar todas as medidas necessárias para garantir a sua aplicação. Tais sanções não devem ser menos estritas do que as previstas na legislação nacional relativa às emissões de gases com efeito de estufa em caso de incumprimento das obrigações de comunicação de informações pelos operadores, e devem ser *eficazes*, proporcionadas e dissuasivas. Os Estados-Membros devem notificar essas disposições à Comissão até 1 de julho de **2015** e notificá-la sem demora de quaisquer alterações que as venham a afetar posteriormente.

Or. en

Alteração 231
Nils Torvalds

Proposta de regulamento
Artigo 21

Texto da Comissão

Alteração

Artigo 21.º

Suprimido

Publicação das informações

1. A Comissão publica, até 30 de junho de cada ano, as emissões comunicadas nos termos do artigo 11.º e as informações relativas ao cumprimento pelas empresas dos requisitos de monitorização e comunicação de informações estabelecidos nos artigos 11º e 17.º.

2. A publicação a que se refere o n.º 1 deve incluir as seguintes informações:

(a) Identidade do navio (nome, número de registo OMI e porto de registo ou de armamento);

(b) Identidade do proprietário do navio (nome e endereço do proprietário e seu

estabelecimento principal);

(c) Eficiência técnica do navio (EEDI ou EIV, se aplicável);

(d) Emissões de CO₂ anuais;

(e) Consumo total anual de combustível nas viagens abrangidas pelo âmbito de aplicação do presente regulamento;

(f) Consumo médio anual de combustível e emissões de gases com efeito de estufa por distância percorrida nas viagens abrangidas pelo âmbito de aplicação do presente regulamento;

(g) Consumo médio anual de combustível e emissões de gases com efeito de estufa por distância percorrida e carga transportada nas viagens abrangidas pelo âmbito de aplicação do presente regulamento;

(h) Tempo total passado anualmente no mar em viagens abrangidas pelo âmbito de aplicação do presente regulamento;

(i) Metodologia de monitorização aplicada;

(j) Data de emissão e data de termo do documento de conformidade;

(k) Identidade do verificador que aprovou o relatório de emissões.

3. A Comissão publica um relatório anual sobre as emissões provenientes do transporte marítimo e outras informações pertinentes em termos de clima com a mesma origem.

4. A EMSA presta assistência à Comissão no cumprimento do disposto nos artigos 11.º, 12.º, 17.º e 21.º do presente regulamento, em conformidade com o Regulamento (CE) n.º 1406/2002 do Parlamento Europeu e do Conselho²⁷.

²⁷ JO L 208 de 5.8.2002, p. 1.

Or. en

Justificação

O artigo sugere a publicação de informações sensíveis das companhias de transportes marítimos e, como tal, sugere-se a sua supressão.

Alteração 232 Georgios Koumoutsakos

Proposta de regulamento Artigo 21

Texto da Comissão

Alteração

Artigo 21.º

Suprimido

Publicação das informações

1. A Comissão publica, até 30 de junho de cada ano, as emissões comunicadas nos termos do artigo 11.º e as informações relativas ao cumprimento pelas empresas dos requisitos de monitorização e comunicação de informações estabelecidos nos artigos 11º e 17.º.

2. A publicação a que se refere o n.º 1 deve incluir as seguintes informações:

(a) Identidade do navio (nome, número de registo OMI e porto de registo ou de armamento);

(b) Identidade do proprietário do navio (nome e endereço do proprietário e seu estabelecimento principal);

(c) Eficiência técnica do navio (EEDI ou EIV, se aplicável);

(d) Emissões de CO₂ anuais;

(e) Consumo total anual de combustível nas viagens abrangidas pelo âmbito de aplicação do presente regulamento;

(f) Consumo médio anual de combustível e emissões de gases com efeito de estufa por distância percorrida nas viagens abrangidas pelo âmbito de aplicação do presente regulamento;

(g) Consumo médio anual de combustível e emissões de gases com efeito de estufa

por distância percorrida e carga transportada nas viagens abrangidas pelo âmbito de aplicação do presente regulamento;

(h) Tempo total passado anualmente no mar em viagens abrangidas pelo âmbito de aplicação do presente regulamento;

(i) Metodologia de monitorização aplicada;

(j) Data de emissão e data de termo do documento de conformidade;

(k) Identidade do verificador que aprovou o relatório de emissões.

3. A Comissão publica um relatório anual sobre as emissões provenientes do transporte marítimo e outras informações pertinentes em termos de clima com a mesma origem.

4. A EMSA presta assistência à Comissão no cumprimento do disposto nos artigos 11.º, 12.º, 17.º e 21.º do presente regulamento, em conformidade com o Regulamento (CE) n.º 1406/2002 do Parlamento Europeu e do Conselho²⁷.

²⁷ JO L 208 de 5.8.2002, p. 1.

Or. en

Alteração 233
Martin Callanan

Proposta de regulamento
Artigo 21 – n.º 2 – alínea c)

Texto da Comissão

Alteração

(c) Eficiência técnica do navio (EEDI ou EIV, se aplicável);

Suprimido

Or. en

Alteração 234
Kriton Arsenis, Andrea Zanoni, Corinne Lepage

Proposta de regulamento
Artigo 21 – n.º 2 – alínea c-A) (nova)

Texto da Comissão

Alteração

(c-A) Eficiência técnica do navio (EEDI, se aplicável ao tipo de navio pertinente);

Or. en

Alteração 235
Vilja Savisaar-Toomast

Proposta de regulamento
Artigo 21 – n.º 2 – alínea d)

Texto da Comissão

Alteração

(d) Emissões de CO₂ anuais;

(d) Emissões de CO₂, **SO_x** e **NO_x** anuais;

Or. en

Alteração 236
Christofer Fjellner

Proposta de regulamento
Artigo 21 – n.º 2 – alínea f)

Texto da Comissão

Alteração

(f) Consumo médio anual de combustível e emissões de gases com efeito de estufa por distância percorrida nas viagens abrangidas pelo âmbito de aplicação do presente regulamento;

Suprimido

Or. en

Alteração 237
Christofer Fjellner

Proposta de regulamento
Artigo 21 – n.º 2 – alínea g)

Texto da Comissão

Alteração

(g) Consumo médio anual de combustível e emissões de gases com efeito de estufa por distância percorrida e carga transportada nas viagens abrangidas pelo âmbito de aplicação do presente regulamento;

Suprimido

Or. en

Alteração 238
Vilja Savisaar-Toomast

Proposta de regulamento
Artigo 21 – n.º 2 – alínea g)

Texto da Comissão

Alteração

(g) Consumo médio anual de combustível e emissões de gases com efeito de estufa por distância percorrida e carga transportada nas viagens abrangidas pelo âmbito de aplicação do presente regulamento;

(g) Consumo médio anual de combustível e emissões de gases com efeito de estufa por distância percorrida e **massa da** carga transportada nas viagens abrangidas pelo âmbito de aplicação do presente regulamento;

Or. en

Alteração 239
Christofer Fjellner

Proposta de regulamento
Artigo 21 – n.º 2 – alínea h)

Texto da Comissão

Alteração

(h) Tempo total passado anualmente no mar em viagens abrangidas pelo âmbito de aplicação do presente regulamento;

Suprimido

Or. en

Alteração 240
Christofer Fjellner

Proposta de regulamento
Artigo 21 – n.º 3

Texto da Comissão

3. A Comissão publica um relatório anual sobre as emissões provenientes do transporte marítimo *e outras informações pertinentes em termos de clima com a mesma origem.*

Alteração

3. A Comissão publica um relatório anual sobre as emissões *de CO₂* provenientes do transporte marítimo.

Or. en

Alteração 241
Georgios Koumoutsakos

Proposta de regulamento
Artigo 22 – n.º 3

Texto da Comissão

3. Caso se chegue a um acordo internacional sobre as medidas a tomar a nível mundial para reduzir as emissões de gases com efeito de estufa provenientes do transporte marítimo, a Comissão reexaminará o presente regulamento *e, se se justificar, poderá propor alterações ao mesmo.*

Alteração

3. Caso se chegue a um acordo internacional sobre as medidas a tomar a nível mundial para reduzir as emissões de gases com efeito de estufa provenientes do transporte marítimo, a Comissão reexaminará o presente regulamento e *assegurarà a coerência com a regulamentação internacional relevante criada pela OMI.*

Or. en

Alteração 242
Kriton Arsenis, Andrea Zanoni, Judith A. Merkies, Corinne Lepage

Proposta de regulamento
Artigo 22 – n.º 3-A (novo)

3-A. Caso, após três anos a contar da data da primeira publicação da informação prevista no artigo 21.º, não se chegue a um acordo internacional sobre as medidas a tomar a nível mundial para reduzir as emissões de gases com efeito de estufa provenientes do transporte marítimo, a Comissão deve propor a aplicação de um sistema de fixação de preços das emissões dos transportes marítimos internacionais.

Or. en

Alteração 243
Christofer Fjellner

Proposta de regulamento
Artigo 23

A Comissão fica habilitada a adotar atos delegados nas condições estabelecidas no artigo 24.º, e na medida em que incidam sobre elementos não essenciais do presente regulamento, a fim de complementar e alterar o disposto nos anexos I e II de modo a ter em conta os mais recentes dados científicos disponíveis, bem como os dados pertinentes disponíveis a bordo dos navios, as regras internacionais relevantes e as normas internacionalmente aceites, identificar os métodos mais precisos e eficientes de monitorização das emissões e melhorar a precisão das informações requeridas em relação à monitorização e comunicação das emissões.

A Comissão fica habilitada a adotar atos delegados nas condições estabelecidas no artigo 24.º, e na medida em que incidam sobre elementos não essenciais do presente regulamento, a fim de complementar e alterar o disposto nos anexos I e II de modo a ter em conta os mais recentes dados científicos disponíveis, bem como os dados pertinentes disponíveis a bordo dos navios, as regras internacionais relevantes e as normas internacionalmente aceites, identificar os métodos mais precisos e eficientes de monitorização das emissões **de CO₂** e melhorar a precisão das informações requeridas em relação à monitorização e comunicação das emissões **de CO₂**.

Or. en

Alteração 244
Georgios Koumoutsakos

Proposta de regulamento
Artigo 23

Texto da Comissão

A Comissão fica habilitada a adotar atos delegados nas condições estabelecidas no artigo 24.º, e na medida em que incidam sobre elementos não essenciais do presente regulamento, a fim de complementar e alterar o disposto nos anexos I e II de modo a ter em conta os mais recentes dados científicos disponíveis, bem como os dados pertinentes disponíveis a bordo dos navios, as regras internacionais relevantes e as normas internacionalmente aceites, identificar os métodos mais precisos e eficientes de monitorização das emissões e melhorar a precisão das informações requeridas em relação à monitorização e comunicação das emissões.

Alteração

O poder de adotar atos delegados a fim de complementar e alterar o disposto nos anexos I e II deve ser conferido com vista a harmonizar os anexos com a regulamentação internacional relevante, conforme acordada pela OMI, de molde a assegurar a conformidade com essa regulamentação internacional, num esforço de identificar os métodos mais precisos e eficientes de monitorização das emissões e melhorar a precisão das informações requeridas em relação à monitorização e comunicação das emissões. Esse poder é conferido à Comissão nas condições estabelecidas no artigo 24.º, e na medida em que incidam sobre elementos não essenciais do presente regulamento.

Or. en

Alteração 245
Kriton Arsenis, Andrea Zanoni, Corinne Lepage

Proposta de regulamento
Artigo 24 – n.º 1

Texto da Comissão

1. O poder de adotar atos delegados previsto nos artigos 15.º, 16.º e 23.º é conferido à Comissão por um período de cinco anos com início em 1 de julho de 2015.

Alteração

1. O poder de adotar atos delegados previsto nos artigos 15.º, 16.º e 23.º é conferido à Comissão por um período de cinco anos com início em 1 de julho de 2014.

Or. en

Alteração 246
Vilja Savisaar-Toomast

Proposta de regulamento

Artigo 26 – ponto 2

Regulamento (UE) n.º 525/2013

Artigo 21-A – n.º 1

Texto da Comissão

1. Até 15 de janeiro de cada ano («ano X»), os Estados-Membros devem comunicar à Comissão, em relação ao ano X-2, as emissões de CO₂ provenientes do transporte marítimo, nos termos dos artigos 9.º e 10.º do Regulamento (UE) n.º XXXX/XXXX.

Alteração

1. Até 15 de janeiro de cada ano («ano X»), os Estados-Membros devem comunicar à Comissão, em relação ao ano X-2, as emissões de CO₂, **SO_x** e **NO_x** provenientes do transporte marítimo, nos termos dos artigos 9.º e 10.º do Regulamento (UE) n.º XXXX/XXXX.

Or. en

Alteração 247
Vilja Savisaar-Toomast

Proposta de regulamento

Artigo 26 – ponto 2

Regulamento (UE) n.º 525/2013

Artigo 21-A – n.º 2

Texto da Comissão

2. A Comissão fica habilitada a adotar atos delegados em conformidade com o [artigo 25.º do presente regulamento] a fim de especificar os requisitos de monitorização e comunicação das emissões de CO₂ provenientes do transporte marítimo, nos termos dos artigos 9.º e 10.º do Regulamento (UE) n.º XXXX/XXXX e tendo em conta, se for caso disso, as decisões relevantes adotadas pelos órgãos da CQNUAC e do Protocolo de Quioto, os acordos deles decorrentes ou que lhes sucedam ou as decisões adotadas no contexto da Organização Marítima Internacional.

Alteração

2. A Comissão fica habilitada a adotar atos delegados em conformidade com o [artigo 25.º do presente regulamento] a fim de especificar os requisitos de monitorização e comunicação das emissões de CO₂, **SO_x** e **NO_x** provenientes do transporte marítimo, nos termos dos artigos 9.º e 10.º do Regulamento (UE) n.º XXXX/XXXX e tendo em conta, se for caso disso, as decisões relevantes adotadas pelos órgãos da CQNUAC e do Protocolo de Quioto, os acordos deles decorrentes ou que lhes sucedam ou as decisões adotadas no contexto da Organização Marítima Internacional.

Alteração 248
Vilja Savisaar-Toomast

Proposta de regulamento
Artigo 26 – ponto 2
Regulamento (UE) n.º 525/2013
Artigo 21-A – n.º 3

Texto da Comissão

3. A Comissão adotará atos de execução para estabelecer a estrutura, o formato e o processo de apresentação, pelos Estados-Membros, das emissões de CO₂ provenientes do transporte marítimo, nos termos dos artigos 9.º e 10.º do Regulamento (UE) n.º XXXX/XXXX. Esses atos de execução são adotados pelo procedimento de exame a que se refere o [artigo 26.º, n.º 2].»

Alteração

3. A Comissão adotará atos de execução para estabelecer a estrutura, o formato e o processo de apresentação, pelos Estados-Membros, das emissões de CO₂, **SO_x e NO_x** provenientes do transporte marítimo, nos termos dos artigos 9.º e 10.º do Regulamento (UE) n.º XXXX/XXXX. Esses atos de execução são adotados pelo procedimento de exame a que se refere o [artigo 26.º, n.º 2].»

Alteração 249
Spyros Danellis

Proposta de regulamento
Artigo 26-A (novo)

Texto da Comissão

Alteração

Artigo 26.º-A

Isenção

O disposto no presente regulamento não é aplicável aos navios com arqueação bruta entre 400 e 5 000 GT.

Justificação

Os navios com arqueação bruta entre 400 e 5 000 GT geram somente 10 % das emissões de

dióxido de carbono, mas talvez precisem de envidar esforços desproporcionados a fim de cumprir este requisito, quando comparados com navios de maiores dimensões. Esses navios já recaem, e bem, no âmbito de aplicação do presente regulamento, devendo, no entanto e em consonância com a proposta da Comissão, ficar isentos durante um período suplementar.

Alteração 250

Kriton Arsenis, Andrea Zanoni, Corinne Lepage

Proposta de regulamento

Artigo 27

Texto da Comissão

O presente regulamento entra em vigor em 1 de julho de **2015**.

Alteração

O presente regulamento entra em vigor em 1 de julho de **2014**.

Or. en

Alteração 251

Christofer Fjellner

Proposta de regulamento

Anexo I – título

Texto da Comissão

Métodos de monitorização e comunicação das emissões ***de gases com efeito de estufa e outras informações pertinentes em termos de clima***

Alteração

Métodos de monitorização e comunicação das emissões ***de CO₂***

Or. en

Alteração 252

Nils Torvalds

Proposta de regulamento

Anexo I – título

Texto da Comissão

Métodos de monitorização e comunicação das emissões de gases com efeito de estufa

Alteração

Métodos de monitorização e comunicação das emissões de gases com efeito de estufa

Alteração 253

Kriton Arsenis, Andrea Zanoni, Corinne Lepage

Proposta de regulamento

Anexo I – parte A – parágrafo 7

Texto da Comissão

Devem *aplicar-se* fatores de emissão adequados aos biocombustíveis e combustíveis alternativos não-fósseis.

Alteração

Devem *utilizar-se os* fatores de emissão adequados *enunciados no anexo V da Diretiva 2009/28/CE e no anexo IV da Diretiva 98/70/CE relativamente* aos biocombustíveis e combustíveis alternativos não-fósseis. *Na medida em que os fatores de emissão adequados aplicáveis aos biocombustíveis e combustíveis alternativos não-fósseis não estejam disponíveis na legislação pertinente da União Europeia, devem ser utilizados os valores por defeito para os fatores de emissão dos combustíveis.*

Alteração 254

Nils Torvalds

Proposta de regulamento

Anexo I – parte B – parágrafo 3 – alínea a)

Texto da Comissão

(k) Guia de entrega de combustível e inventários periódicos dos reservatórios de combustível;

Alteração

(a) Guia de entrega de combustível, inventários periódicos dos reservatórios de combustível *e monitorização dos reservatórios de combustível a bordo;*

Justificação

Os métodos enunciados nas alíneas a) e b) são considerados praticamente iguais, sugerindo-se, por conseguinte, a sua agregação.

Alteração 255 **Spyros Danellis**

Proposta de regulamento **Anexo I – parte B – parágrafo 3 – alínea a)**

Texto da Comissão

(k) Guia de entrega de combustível e inventários periódicos dos reservatórios de combustível;

Alteração

(a) Guia de entrega de combustível e inventários periódicos dos reservatórios de combustível **até 1 de julho de 2017**;

Or. en

Justificação

A monitorização efetuada através das guias de entrega de combustível é menos rigorosa do que através de outros meios, sendo este o único meio que não é suscetível de ser automatizado. Consequentemente, proporciona uma maior margem para a ocorrência de erro humano e fraude, cuja verificação por parte das autoridades é onerosa e demorada. A fim de servir de modelo de um sistema mundial eficaz, o sistema MCV da União Europeia deve ser fiável e preciso, devendo, por conseguinte, utilizar apenas sistemas automatizados. No entanto, alguns navios mais antigos poderão precisar de mais tempo para instalar sistemas automatizados.

Alteração 256 **Nils Torvalds**

Proposta de regulamento **Anexo I – parte B – parágrafo 3 – alínea b)**

Texto da Comissão

(l) Monitorização dos reservatórios de combustível a bordo;

Alteração

Suprimido

Or. en

Justificação

Os métodos enunciados nas alíneas a) e b) são considerados praticamente iguais,

sugerindo-se, por conseguinte, a sua agregação.

Alteração 257

Nils Torvalds

Proposta de regulamento

Anexo I – parte B – parágrafo 3 – alínea d-A) (nova)

Texto da Comissão

Alteração

(d-A) Modelização com informação sobre o movimento do navio (AIS) e dados específicos do navio;

Or. en

Alteração 258

Satu Hassi

Proposta de regulamento

Anexo I – parte B – parágrafo 3-A (novo)

Texto da Comissão

Alteração

No caso dos navios com arqueação bruta superior a 5 000 GT, os métodos descritos nas alíneas c) e d) são aplicáveis até 31 de dezembro de 2019 e a medição direta das emissões passa a ser obrigatória a partir de 1 de janeiro de 2020.

Or. en

Alteração 259

Nils Torvalds

Proposta de regulamento

Anexo I – parte B – ponto 1 – parágrafo 1

Texto da Comissão

Alteração

Este método baseia-se na quantidade e no tipo de combustível definidos nas guias de

Este método baseia-se na quantidade e no tipo de combustível definidos nas guias de

entrega de combustível, conjugados com inventários periódicos dos reservatórios de combustível baseados nas leituras efetuadas nos reservatórios. O combustível existente no início do período, mais as entregas, menos o combustível disponível no fim do período e o combustível extraído dos reservatórios entre o início e o fim do período, constituem, em conjunto, o combustível consumido ao longo do período.

entrega de combustível (*se disponíveis*), conjugados com inventários periódicos dos reservatórios de combustível baseados nas leituras efetuadas nos reservatórios. O combustível existente no início do período, mais as entregas, menos o combustível disponível no fim do período e o combustível extraído dos reservatórios entre o início e o fim do período, constituem, em conjunto, o combustível consumido ao longo do período.

Or. en

Alteração 260 **Nils Torvalds**

Proposta de regulamento **Anexo I – parte B – ponto 1 – parágrafo 2**

Texto da Comissão

O período considerado corresponde ao tempo decorrido entre duas escalas em portos ou o tempo passado dentro de um porto. É necessário especificar o tipo *e o teor de enxofre* do combustível utilizado num dado período.

Alteração

O combustível existente no início do período de informação, mais as entregas, menos o combustível disponível no fim do período de informação e o combustível extraído dos reservatórios entre o início e o fim do período de informação, constituem, em conjunto, o combustível consumido ao longo do período em causa. Além disso, as leituras em todos os reservatórios de combustível a bordo devem ser efetuadas no início e no fim de cada viagem, com vista a determinar o combustível consumido por viagem.

O período considerado corresponde ao tempo decorrido entre duas escalas em portos ou o tempo passado dentro de um porto. É necessário especificar o tipo do combustível utilizado num dado período.

Or. en

Alteração 261
Nils Torvalds

Proposta de regulamento
Anexo I – parte B – ponto 1 – parágrafo 3

Texto da Comissão

Esta abordagem não deve ser utilizada se não estiverem disponíveis a bordo dos navios guias de entrega de combustível, especialmente quando a carga é utilizada como combustível, nomeadamente no caso do gás natural liquefeito (GNL) vaporizado.

Alteração

Quando não existam a bordo dos navios guias de entrega de combustível, especialmente quando a carga é utilizada como combustível, nomeadamente no caso do gás natural liquefeito (GNL) vaporizado, serão utilizados apenas os inventários dos reservatórios de combustível e as leituras efetuadas nos reservatórios.

Or. en

Alteração 262
Spyros Danellis

Proposta de regulamento
Anexo I – parte B – ponto 1 – parágrafo 5 – alínea a-A) (nova)

Texto da Comissão

Alteração

(a-A) A densidade medida numa análise de ensaios realizada num laboratório acreditado de ensaios de combustíveis, se existente;

Or. en

Justificação

A densidade real do combustível determinada num laboratório de ensaios de combustíveis, nos casos em que a companhia está na sua posse, é mais precisa do que a densidade normalizada para o tipo de combustível utilizado, devendo, por conseguinte, ser incluída como uma opção.

Alteração 263
Nils Torvalds

Proposta de regulamento
Anexo I – parte B – ponto 1 – parágrafo 5 – alínea a-A) (nova)

Texto da Comissão

Alteração

(a-A) A utilização dos valores da densidade normalizada constantes dos quadros do anexo III;

Or. en

Alteração 264
Nils Torvalds

Proposta de regulamento
Anexo I – parte B – ponto 2

Texto da Comissão

Alteração

2. Método B: monitorização dos reservatórios de combustível a bordo

Suprimido

Este método baseia-se nas leituras efetuadas em todos os reservatórios de combustível a bordo. As leituras devem realizar-se diariamente, quando o navio estiver no mar, e de cada vez que o navio carregue ou descarregue combustível.

As variações cumulativas do nível dos reservatórios de combustível entre duas leituras correspondem ao combustível consumido durante o período.

O período considerado corresponde ao tempo decorrido entre duas escalas em portos ou o tempo passado dentro de um porto. É necessário especificar o tipo e o teor de enxofre do combustível utilizado num dado período.

As leituras efetuadas nos reservatórios de combustível devem obedecer a métodos adequados, como os sistemas automatizados, as sondagens e as sondas de medição. O método de sondagem dos reservatórios e a incerteza a ele associada devem ser especificados no plano de monitorização referido no artigo 6.º.

Se a quantidade correspondente ao abastecimento de combustível ou a quantidade de combustível que subsiste nos reservatórios for determinada em unidades de volume, expresso em litros, a companhia deve converter em massa o volume correspondente a essa quantidade, utilizando os valores da densidade real. Para determinar a densidade real, a companhia deve utilizar um dos seguintes meios:

(a) Os sistemas de medição de bordo;

(b) A densidade medida pelo fornecedor de combustível no momento do abastecimento e registada na fatura ou guia de entrega.

A densidade real é expressa em kg/litro e determinada para a temperatura aplicável a uma medição específica. Se não estiverem disponíveis valores da densidade real, aplica-se, com a aprovação do verificador, um fator de densidade normalizado para o tipo de combustível em causa.

Or. en

Justificação

Os métodos A e B são considerados praticamente iguais, sugerindo-se, por conseguinte, a sua agregação.

Alteração 265
Spyros Danellis

Proposta de regulamento
Anexo I – parte B – ponto 2 – parágrafo 5 – alínea b-A) (nova)

Texto da Comissão

Alteração

(b-A) A densidade medida numa análise de ensaios realizada num laboratório acreditado de ensaios de combustíveis, se existente;

Or. en

Justificação

A densidade real do combustível determinada num laboratório de ensaios de combustíveis, nos casos em que a companhia está na sua posse, é mais precisa do que a densidade normalizada para o tipo de combustível utilizado, devendo, por conseguinte, ser incluída como uma opção.

Alteração 266 Nils Torvalds

Proposta de regulamento Anexo I – parte B – ponto 3 – parágrafo 2

Texto da Comissão

O período considerado corresponde ao tempo decorrido entre duas escalas em portos ou o tempo passado dentro de um porto. É necessário especificar o tipo e o teor de enxofre do combustível utilizado num dado período.

Alteração

As medições dos fluxos de combustível devem ser efetuadas no início e no fim de um período de informação e no início e no fim de cada viagem, com vista a determinar o combustível consumido por viagem.

Or. en

Alteração 267 Nils Torvalds

Proposta de regulamento Anexo I – parte B – ponto 3 – parágrafo 4 – alínea b-A) (nova)

Texto da Comissão

Alteração

(b-A) A utilização dos valores da densidade normalizada constantes dos quadros do anexo III.

Or. en

Alteração 268 Vilja Savisaar-Toomast

Proposta de regulamento Anexo I – parte B – ponto 4 – parágrafo 1

Texto da Comissão

A medição direta das emissões pode ser utilizada para as viagens abrangidas pelo âmbito de aplicação do presente regulamento e para as emissões verificadas em portos sujeitos à jurisdição de um Estado-Membro. ***No CO₂ emitido inclui-se o CO₂ emitido*** pelos motores principais, pelos motores auxiliares, pelas caldeiras e pelos geradores de gases inertes. ***No caso dos navios que comuniquem informações baseadas neste método, o consumo de combustível deve ser calculado utilizando as emissões de CO₂ medidas e o fator de emissão aplicável aos combustíveis em causa.***

Alteração

A medição direta das emissões pode ser utilizada para as viagens abrangidas pelo âmbito de aplicação do presente regulamento e para as emissões verificadas em portos sujeitos à jurisdição de um Estado-Membro. ***Nos CO₂, SO_x e NO_x emitidos incluem-se os CO₂, SO_x e NO_x emitidos*** pelos motores principais, pelos motores auxiliares, pelas caldeiras e pelos geradores de gases inertes.

Or. en

Alteração 269 **Nils Torvalds**

Proposta de regulamento **Anexo I – parte B – ponto 4 – parágrafo 1**

Texto da Comissão

A medição direta das emissões pode ser utilizada para as viagens abrangidas pelo âmbito de aplicação do presente regulamento e para as emissões verificadas em portos sujeitos à jurisdição de um Estado-Membro. No CO₂ emitido inclui-se o CO₂ emitido pelos motores principais, pelos motores auxiliares, pelas caldeiras e pelos geradores de gases inertes. ***No caso dos navios que comuniquem informações baseadas neste método, o consumo de combustível deve ser calculado utilizando as emissões de CO₂ medidas e o fator de emissão aplicável aos combustíveis em causa.***

Alteração

A medição direta das emissões pode ser utilizada para as viagens abrangidas pelo âmbito de aplicação do presente regulamento e para as emissões verificadas em portos sujeitos à jurisdição de um Estado-Membro. No CO₂ emitido inclui-se o CO₂ emitido pelos motores principais, pelos motores auxiliares, pelas caldeiras e pelos geradores de gases inertes.

Or. en

Alteração 270
Satu Hassi

Proposta de regulamento
Anexo I – parte B – ponto 4 – parágrafo 1

Texto da Comissão

A medição direta das emissões pode ser utilizada para as viagens abrangidas pelo âmbito de aplicação do presente regulamento e para as emissões verificadas em portos sujeitos à jurisdição de um Estado-Membro. No CO₂ emitido inclui-se o CO₂ emitido pelos motores principais, pelos motores auxiliares, pelas caldeiras e pelos geradores de gases inertes. ***No caso dos navios que comuniquem informações baseadas neste método, o consumo de combustível deve ser calculado utilizando as emissões de CO₂ medidas e o fator de emissão aplicável aos combustíveis em causa.***

Alteração

A medição direta das emissões pode ser utilizada para as viagens abrangidas pelo âmbito de aplicação do presente regulamento e para as emissões verificadas em portos sujeitos à jurisdição de um Estado-Membro. No CO₂ emitido inclui-se o CO₂ emitido pelos motores principais, pelos motores auxiliares, pelas caldeiras e pelos geradores de gases inertes.

Or. en

Justificação

Os navios que utilizam um sistema de monitorização contínua obtêm informações precisas sobre as suas emissões, não tendo de converter as mesmas em consumo de combustível.

Alteração 271
Vilja Savisaar-Toomast

Proposta de regulamento
Anexo I – parte B – ponto 4 – parágrafo 2

Texto da Comissão

Este método baseia-se na determinação dos fluxos das emissões de CO₂ nas chaminés de gases de escape dos navios multiplicando a concentração de CO₂ do gás de escape pelo fluxo deste gás.

Alteração

Este método baseia-se na determinação dos fluxos das emissões de CO₂, ***SO_x*** e ***NO_x*** nas chaminés de gases de escape dos navios multiplicando a concentração de CO₂ do gás de escape pelo fluxo deste gás.

Alteração 272

Nils Torvalds

Proposta de regulamento

Anexo I – parte B – ponto 4-A (novo)

Texto da Comissão

Alteração

4-A. Método D-A: modelização com informação sobre o movimento do navio (AIS) e dados específicos do navio

A agência responsável pelo sistema de modelização celebra um acordo, por escrito, com o armador do navio em causa. No fim do período de monitorização, as emissões de CO₂ calculadas são comparadas com o livro de registo de hidrocarbonetos do navio e as guias de entrega de combustível, de molde a detetar e a corrigir quaisquer discrepâncias.

Or. en

Alteração 273

Christofer Fjellner

Proposta de regulamento

Anexo II

Texto da Comissão

Alteração

[...]

Suprimido

Or. en

Justificação

Nesta fase inicial, o sistema MCV deve abranger apenas as emissões de CO₂. Numa fase posterior, o sistema poderá ser reforçado com outras informações pertinentes em termos de clima. Corre-se o risco de os requisitos da UE em matéria de eficiência da comunicação comprometerem, nesta fase, o desenvolvimento da OMI.

Alteração 274
Nils Torvalds

Proposta de regulamento
Anexo II

Texto da Comissão

Alteração

[...]

Suprimido

Or. en

Alteração 275
Vilja Savisaar-Toomast

Proposta de regulamento
Anexo II – parte B – parágrafo 3

Texto da Comissão

Alteração

A eficiência energética média é monitorizada por meio de pelo menos **quatro** indicadores – o consumo de combustível por distância, **o consumo de combustível por atividade de transporte**, as emissões de CO₂ por distância **e as emissões de CO₂ por atividade de transporte** – que são **calculadas** da seguinte forma:

A eficiência energética média é monitorizada por meio de pelo menos **dois** indicadores – o consumo de combustível por distância **e** as emissões de CO₂, **SO_x** **e NO_x** por distância – que são **calculados** da seguinte forma:

Or. en

Alteração 276
Vilja Savisaar-Toomast

Proposta de regulamento
Anexo II – parte B – parágrafo 5

Texto da Comissão

Alteração

Consumo de combustível por atividade de transporte = consumo total anual de combustível / atividade de transporte total

Suprimido

Alteração 277
Vilja Savisaar-Toomast

Proposta de regulamento
Anexo II – parte B – parágrafo 6

Texto da Comissão

Emissões de CO₂ por distância = emissões de CO₂ totais anuais / distância total percorrida

Alteração

Emissões de CO₂, **SO_x** e **NO_x** por distância = emissões de CO₂, **SO_x** e **NO_x** totais anuais / distância total percorrida

Alteração 278
Vilja Savisaar-Toomast

Proposta de regulamento
Anexo II – parte B – parágrafo 7

Texto da Comissão

Emissões de CO₂ por atividade de transporte = emissões de CO₂ totais anuais / atividade de transporte total

Alteração

Suprimido