



PARLAMENTUL EUROPEAN

2009 - 2014

Comisia pentru drepturile femeii și egalitatea de gen

2013/0224(COD)

5.12.2013

AMENDAMENTELE 80 - 278

Proiect de raport
Theodoros Skylakakis
(PE522.893v01-00)

Monitorizarea, raportarea și verificarea emisiilor de dioxid de carbon generate de transportul maritim și de modificare a Regulamentului (UE) nr. 525/2013

Propunere de regulament
(COM(2013)480 – C7-0201/2013 – 2013/0224(COD))

AM\1012185RO.doc

PE524.761v01-00

RO

Unită în diversitate

RO

AM_Com_LegReport

Amendamentul 80
Satu Hassi

Propunere de regulament
Considerentul 4

Textul propus de Comisie

(4) Cea mai bună opțiune posibilă pentru reducerea emisiilor de dioxid de carbon generate de transportul maritim la nivelul Uniunii rămâne instituirea unui sistem de monitorizare, raportare și verificare (MRV) a emisiilor de **CO₂** bazat pe consumul de combustibili al navelor, ca primă fază a unei abordări **etapizate** pentru includerea emisiilor generate de transportul maritim în angajamentul Uniunii privind reducerea emisiilor de gaze cu efect de seră.

Amendamentul

(4) Cea mai bună opțiune posibilă pentru reducerea emisiilor de dioxid de carbon generate de transportul maritim la nivelul Uniunii rămâne ***punerea în aplicare a unei măsuri bazate pe piață, care impune*** instituirea unui sistem de monitorizare, raportare și verificare (MRV) a emisiilor de ***gaze cu efect de seră*** bazat pe consumul de combustibili al navelor, ca primă fază a unei abordări ***progresive*** pentru includerea emisiilor generate de transportul maritim în angajamentul Uniunii privind reducerea emisiilor de gaze cu efect de seră. ***Accesul publicului la datele referitoare la emisii va contribui la înlăturarea multora dintre barierele de pe piață care împiedică adoptarea multor măsuri negative din punctul de vedere al costurilor care ar reduce emisiile generate de sector.***

Or. en

Amendamentul 81
Corinne Lepage

Propunere de regulament
Considerentul 4

Textul propus de Comisie

(4) Cea mai bună opțiune posibilă pentru reducerea emisiilor de dioxid de carbon generate de transportul maritim la nivelul Uniunii rămâne instituirea unui sistem de monitorizare, raportare și verificare (MRV) a emisiilor de CO₂ bazat pe consumul de combustibili al navelor, ca primă fază a

Amendamentul

(4) Cea mai bună opțiune posibilă pentru reducerea emisiilor de dioxid de carbon generate de transportul maritim la nivelul Uniunii rămâne instituirea ***unor măsuri bazate pe piață. Prima etapă indispensabilă instituirii unui sistem ETS pentru transportul maritim este instituirea***

unei abordări *etapizate* pentru includerea emisiilor generate de transportul maritim în angajamentul Uniunii privind reducerea emisiilor de gaze cu efect de seră.

unui sistem de monitorizare, raportare și verificare (MRV) a emisiilor de CO₂ bazat pe consumul de combustibili al navelor, ca primă fază a unei abordări *progresive* pentru includerea emisiilor generate de transportul maritim în angajamentul Uniunii privind reducerea emisiilor de gaze cu efect de seră.

Or. fr

Amendamentul 82 **Georgios Koumoutsakos**

Propunere de regulament **Considerentul 4**

Textul propus de Comisie

(4) Cea mai bună opțiune posibilă pentru reducerea emisiilor de dioxid de carbon generate de transportul maritim la nivelul Uniunii rămâne instituirea unui sistem de monitorizare, raportare și verificare (MRV) a emisiilor de CO₂ bazat pe consumul de combustibili al navelor, ca primă fază a unei abordări *etapizate pentru includerea emisiilor generate de transportul maritim în angajamentul Uniunii privind reducerea emisiilor de gaze cu efect de seră.*

Amendamentul

(4) Cea mai bună opțiune posibilă pentru reducerea emisiilor de dioxid de carbon generate de transportul maritim la nivelul Uniunii rămâne instituirea unui sistem de monitorizare, raportare și verificare (MRV) a emisiilor de CO₂ bazat pe consumul de combustibili al navelor, *pentru colectarea de date agregate privind emisiile de CO₂, ca primă fază a unei abordări progresive care poate fi justificată de necesitatea reducerii acestor emisii.*

Or. en

Amendamentul 83 **Christofer Fjellner**

Propunere de regulament **Considerentul 7**

Textul propus de Comisie

(7) Se preconizează că introducerea unui sistem MRV la nivelul Uniunii va duce la

Amendamentul

(7) Se preconizează că introducerea unui sistem MRV la nivelul Uniunii va duce la

reduceri ale emisiilor **de până la 2 % în comparație cu scenariul statu quo și la reduceri cu până la 1,2 miliarde EUR ale costurilor nete agregate până în 2030**, deoarece ar putea contribui la înlăturarea barierelor de pe piață, **îndeosebi a celor legate de lipsa informațiilor referitoare la eficiența navelor**. Această reducere a costurilor de transport ar trebui să faciliteze comerțul internațional. În plus, un sistem MRV robust este o condiție pentru orice măsură bazată pe piață sau pentru **orice standard de eficiență**, indiferent dacă este aplicat la nivelul Uniunii sau la nivel mondial. De asemenea, sistemul furnizează date fiabile pentru stabilirea unor obiective precise de reducere a emisiilor și pentru evaluarea progresului înregistrat în ceea ce privește contribuția transportului maritim la realizarea unei economii cu emisii scăzute de dioxid de carbon.

reduceri ale emisiilor, deoarece ar putea contribui la înlăturarea barierelor de pe piață. Această reducere a costurilor de transport ar trebui să faciliteze comerțul internațional. În plus, un sistem MRV robust este o condiție pentru orice măsură bazată pe piață sau pentru **alte măsuri care au ca scop să asigure o bază mai bună pentru principiul „poluatorul plătește”**, indiferent dacă este aplicat la nivelul Uniunii sau la nivel mondial. De asemenea, sistemul furnizează date fiabile pentru stabilirea unor obiective precise de reducere a emisiilor și pentru evaluarea progresului înregistrat în ceea ce privește contribuția transportului maritim la realizarea unei economii cu emisii scăzute de dioxid de carbon.

Or. en

Amendamentul 84

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

Propunere de regulament

Considerentul 7 a (nou)

Textul propus de Comisie

Amendamentul

(7a) Pentru a implementa un sistem de stabilire a prețurilor acestor emisii într-o etapă ulterioară, sunt necesare informații fiabile privind emisiile de CO₂ și eficiența navelor în ceea ce privește combustibilii. Prin urmare, în cazul în care statele membre nu aprobă niciun acord internațional care să includă emisiile maritime internaționale în obiectivele sale de reducere a emisiilor prin intermediul Organizației Maritime Internaționale sau în cazul în care Uniunea nu adoptă un astfel de acord prin intermediul CCONUSC după trei ani de la prima

publicare a informațiilor prevăzute la articolul 21, Comisia ar trebui să facă o propunere de implementare a unui sistem de stabilire a prețurilor emisiilor maritime internaționale.

Or. en

Amendamentul 85
Françoise Grossetête

Propunere de regulament
Considerentul 8

Textul propus de Comisie

(8) Toate călătoriile în interiorul Uniunii, toate călătoriile de la ultimul port din afara Uniunii până la primul port de escală din Uniune și toate călătoriile de la un port din Uniune până la următorul port de escală din afara Uniunii ar trebui considerate relevante în scopul monitorizării. Ar trebui cuprinse, de asemenea, emisiile de CO₂ din porturile Uniunii, inclusiv cele generate când navele se află la dană sau se deplasează în interiorul unui port, în special atunci când sunt disponibile măsuri specifice pentru reducerea sau evitarea acestor emisii. Aceste norme ar trebui aplicate în mod nediscriminatoriu tuturor navelor, indiferent de pavilionul lor.

Amendamentul

(8) Toate călătoriile în interiorul Uniunii, toate călătoriile de la ultimul port din afara Uniunii până la primul port de escală din Uniune și toate călătoriile de la un port din Uniune până la următorul port de escală din afara Uniunii ar trebui considerate relevante în scopul monitorizării. Ar trebui cuprinse, de asemenea, emisiile de CO₂ din porturile Uniunii, inclusiv cele generate când navele se află la dană sau se deplasează în interiorul unui port, în special atunci când sunt disponibile măsuri specifice **și tehnologii alternative, cum ar fi infrastructurile de bransament electric al navelor la dană** pentru reducerea sau evitarea acestor emisii. Aceste norme ar trebui aplicate în mod nediscriminatoriu tuturor navelor, indiferent de pavilionul lor.

Or. fr

Justificare

În orașele portuare, emisiile navelor constituie o sursă importantă de poluare urbană. Bransamentul navelor la dană la rețeaua electrică ar permite acestora să își oprească motoarele, eliminând astfel o parte din poluare. Această tehnologie este deja avansată și prezintă numeroase avantaje privind mediul, pe lângă potențialul industrial pe care ea îl poate reprezenta.

Amendamentul 86
Satu Hassi

Propunere de regulament
Considerentul 10

Textul propus de Comisie

(10) Un sistem MRV al Uniunii robust și specific pentru nave ar trebui să se bazeze pe calcularea emisiilor generate de combustibilul utilizat în timpul călătoriilor dinspre și înspre porturile Uniunii, deoarece datele referitoare la vânzarea combustibililor nu ar putea furniza estimări suficient de precise privind consumul de combustibil în contextul specific vizat, din cauza capacităților mari ale tancurilor navelor.

Amendamentul

(10) Un sistem MRV al Uniunii robust și specific pentru nave ar trebui să se bazeze pe calcularea emisiilor generate de combustibilul utilizat **sau pe raportarea precisă a emisiilor reale generate** în timpul călătoriilor dinspre și înspre porturile Uniunii, deoarece datele referitoare la vânzarea combustibililor nu ar putea furniza estimări suficient de precise privind consumul de combustibil în contextul specific vizat, din cauza capacităților mari ale tancurilor navelor.

Or. en

Justificare

Navele care utilizează monitorizarea continuă obțin informații precise cu privire la emisiile lor și nu ar trebui să le transforme înapoi în consum de combustibil.

Amendamentul 87
Christofer Fjellner

Propunere de regulament
Considerentul 11

Textul propus de Comisie

(11) De asemenea, sistemul MRV al Uniunii ar trebui să vizeze și alte informații relevante din punct de vedere climatic, permițând stabilirea eficienței navelor sau o analiză mai aprofundată a factorilor care determină creșterea emisiilor. De asemenea, acest domeniu de aplicare aliniază sistemul MRV al Uniunii la inițiativele internaționale de introducere a unor standarde de eficiență

Amendamentul

eliminat

pentru navele existente, cuprinzând și măsuri operaționale, și contribuie la înlăturarea barierelor de pe piață legate de lipsa informațiilor.

Or. en

Justificare

Sistemul MRV ar trebui, în această etapă inițială, să acopere doar emisiile de CO₂. Sistemul ar putea fi extins cu alte informații relevante din punct de vedere climatic într-o etapă ulterioară. Există riscul ca cerințele UE în materie de eficiență a raportării în această etapă să împiedice dezvoltarea în cadrul OMI.

Amendamentul 88
Nils Torvalds

Propunere de regulament
Considerentul 11

Textul propus de Comisie

(11) De asemenea, sistemul MRV al Uniunii *ar trebui să vizeze și alte informații relevante din punct de vedere climatic, permițând* stabilirea eficienței navelor sau o analiză mai aprofundată a factorilor care determină creșterea emisiilor. De asemenea, acest domeniu de aplicare aliniază sistemul MRV al Uniunii la inițiativele internaționale de introducere a unor standarde de eficiență pentru navele existente, cuprinzând și măsuri operaționale, și contribuie la înlăturarea barierelor de pe piață legate de lipsa informațiilor.

Amendamentul

(11) De asemenea, sistemul MRV al Uniunii ar trebui *să permită* stabilirea eficienței navelor sau o analiză mai aprofundată a factorilor care determină creșterea emisiilor. De asemenea, acest domeniu de aplicare aliniază sistemul MRV al Uniunii la inițiativele internaționale de introducere a unor standarde de eficiență pentru navele existente, cuprinzând și măsuri operaționale, și contribuie la înlăturarea barierelor de pe piață legate de lipsa informațiilor.

Or. en

Amendamentul 89
Georgios Koumoutsakos

Propunere de regulament
Considerentul 11

Textul propus de Comisie

(11) De asemenea, sistemul MRV al Uniunii ar trebui să vizeze și alte informații relevante **din punct de vedere climatic**, permițând stabilirea eficienței navelor sau o analiză mai aprofundată a factorilor care determină creșterea emisiilor. De asemenea, acest domeniu de aplicare aliniază sistemul MRV al Uniunii la inițiativele internaționale de introducere a unor standarde de eficiență pentru navele existente, cuprinzând și măsuri operaționale, și contribuie la înlăturarea barierelor de pe piață legate de lipsa informațiilor.

Amendamentul

(11) De asemenea, sistemul MRV al Uniunii ar trebui să vizeze și alte informații relevante, permițând stabilirea eficienței navelor sau o analiză mai aprofundată a factorilor care determină creșterea emisiilor. De asemenea, acest domeniu de aplicare aliniază sistemul MRV al Uniunii la inițiativele internaționale de introducere a unor standarde de eficiență pentru navele existente, cuprinzând și măsuri operaționale, și contribuie la înlăturarea barierelor de pe piață legate de lipsa informațiilor.

Or. en

Amendamentul 90
Christofer Fjellner

Propunere de regulament
Considerentul 12

Textul propus de Comisie

(12) Pentru a se reduce la minimum sarcina administrativă pentru proprietarii și operatorii de nave, mai ales în cazul întreprinderilor mici și mijlocii, **și pentru a se optimiza raportul dintre costuri și beneficii al sistemului MRV** fără a periclita obiectivul de a viza o pondere predominantă a emisiilor de gaze cu efect de seră generate de transportul maritim, **normele pentru MRV ar trebui să se aplice doar marilor poluatori. După o analiză detaliată și obiectivă a dimensiunilor și a emisiilor navelor care sosesc în și pleacă din porturile Uniunii, a fost selectat un prag de tonaj brut de 5 000 de tone (GT). Navele de peste 5 000 de tone (GT) reprezintă aproximativ 55 % din numărul navelor care fac escală în porturile**

Amendamentul

(12) Pentru a se reduce la minimum sarcina administrativă pentru proprietarii și operatorii de nave, mai ales în cazul întreprinderilor mici și mijlocii, fără a periclita obiectivul de a viza o pondere predominantă a emisiilor de CO₂ generate de transportul maritim, **sistemul MRV ar trebui să se aplice navelor cu un tonaj brut de 3 000 de tone sau mai mare.**

Uniunii și generează aproximativ 90 % din emisiile aferente. Acest prag nediscriminatoriu ar garanta faptul că sunt vizați cei mai relevanți poluatori. Un prag mai scăzut ar crea o sarcină administrativă mai mare, în vreme ce un prag mai ridicat ar limita cantitatea de emisii vizată și deci eficacitatea sistemului în ceea ce privește mediul.

Or. en

Amendamentul 91
Spyros Danellis

Propunere de regulament
Considerentul 12

Textul propus de Comisie

(12) Pentru a se reduce la minimum sarcina administrativă pentru proprietarii și operatorii de nave, mai ales în cazul întreprinderilor mici și mijlocii, și pentru a se optimiza raportul dintre costuri și beneficii al sistemului MRV fără a periclita obiectivul de a viza o pondere predominantă a emisiilor de gaze cu efect de seră generate de transportul maritim, normele pentru MRV ar trebui să se aplice doar marilor poluatori. După o analiză detaliată și obiectivă a dimensiunilor și a emisiilor navelor care sosesc în și pleacă din porturile Uniunii, a fost selectat un prag de tonaj brut de 5 000 de tone (GT). Navele de peste 5 000 de tone (GT) reprezintă aproximativ 55 % din numărul navelor care fac escală în porturile Uniunii și generează aproximativ 90 % din emisiile aferente. Acest prag nediscriminatoriu ar garanta faptul că sunt vizați cei mai relevanți poluatori. Un prag mai scăzut ar crea o sarcină administrativă mai mare, în vreme ce un prag mai ridicat ar limita cantitatea de emisii vizată și deci eficacitatea sistemului în ceea ce privește

Amendamentul

(12) Pentru a se reduce la minimum sarcina administrativă pentru proprietarii și operatorii de nave, mai ales în cazul întreprinderilor mici și mijlocii, și pentru a se optimiza raportul dintre costuri și beneficii al sistemului MRV fără a periclita obiectivul de a viza o pondere predominantă a emisiilor de gaze cu efect de seră generate de transportul maritim, normele pentru MRV ar trebui să se aplice doar marilor poluatori. După o analiză detaliată și obiectivă a dimensiunilor și a emisiilor navelor care sosesc în și pleacă din porturile Uniunii, a fost selectat un prag de tonaj brut de 5 000 de tone (GT). Navele de peste 5 000 de tone (GT) reprezintă aproximativ 55 % din numărul navelor care fac escală în porturile Uniunii și generează aproximativ 90 % din emisiile aferente. Acest prag nediscriminatoriu ar garanta faptul că sunt vizați cei mai relevanți poluatori. Un prag mai scăzut ar crea o sarcină administrativă mai mare, în vreme ce un prag mai ridicat ar limita cantitatea de emisii vizată și deci eficacitatea sistemului în ceea ce privește

mediul.

mediul. *Această măsură va fi aplicată prin intermediul unei derogări destinate a fi temporare, în așteptarea unui acord global sau a unei revizuirii ulterioare.*

Or. en

Justificare

Navele care au un tonaj brut cuprins între 400 și 5 000 de tone fac parte în mod corect din domeniul de aplicare al regulamentului, însă ar trebui să li se acorde o derogare până la încheierea unui acord global sau până când se identifică mijloace mai eficiente din punctul de vedere al costurilor de includere a acestora în sistemul MRV.

Amendamentul 92

Kriton Arsenis, Andrea Zaroni, Corinne Lepage

Propunere de regulament

Considerentul 12

Textul propus de Comisie

(12) Pentru *a se reduce la minimum sarcina administrativă pentru proprietarii și operatorii de nave, mai ales în cazul întreprinderilor mici și mijlocii, și pentru a se optimiza raportul dintre costuri și beneficii al sistemului MRV fără a periclita obiectivul de a viza o pondere predominantă a emisiilor de gaze cu efect de seră generate de transportul maritim*, normele pentru MRV ar trebui să se aplice *doar marilor poluatori*. După o analiză detaliată și obiectivă a dimensiunilor și a emisiilor navelor *care sosesc în și pleacă din porturile Uniunii*, a fost selectat un prag *de tonaj brut de 5 000 de tone (GT)*. Navele de peste 5 000 de tone (GT) reprezintă aproximativ 55 % din numărul navelor care fac escală în porturile Uniunii și generează aproximativ 90 % din emisiile aferente. Acest prag nediscriminatoriu ar garanta *faptul că sunt vizati cei mai relevanți poluatori*. Un prag mai scăzut ar crea o sarcină administrativă mai mare, în vreme ce un

Amendamentul

(12) Pentru *a se asigura coerența sistemului MRV al Uniunii cu anexa VI la MARPOL*, normele pentru MRV ar trebui să se aplice *navelor cu un tonaj brut de peste 400 de tone*. După o analiză detaliată și obiectivă a dimensiunilor și a emisiilor navelor, a fost selectat un prag *de tonaj brut de 400 de tone (GT) la nivel internațional*. Acest prag nediscriminatoriu ar garanta *condiții de concurență echitabile la nivel internațional*.

prag mai ridicat ar limita cantitatea de emisii vizată și deci eficacitatea sistemului în ceea ce privește mediul.

Or. en

Amendamentul 93
Christofer Fjellner

Propunere de regulament
Considerentul 13

Textul propus de Comisie

(13) Pentru ca *efortul administrativ al* proprietarilor și *al* operatorilor să fie și mai *redus*, normele de monitorizare ar trebui să se concentreze asupra dioxidului de carbon, care este de departe cel mai relevant gaz cu efect de seră generat de transportul maritim și care reprezintă până la 89 % din emisiile de gaze cu efect de seră ale acestui sector.

Amendamentul

(13) Pentru ca *sarcina administrativă a* proprietarilor și *a* operatorilor să fie și mai *redusă*, normele de monitorizare ar trebui să se concentreze asupra dioxidului de carbon, care este de departe cel mai relevant gaz cu efect de seră generat de transportul maritim și care reprezintă până la 89 % din emisiile de gaze cu efect de seră ale acestui sector.

Or. en

Amendamentul 94
Satu Hassi

Propunere de regulament
Considerentul 14

Textul propus de Comisie

(14) Normele ar trebui să țină cont de cerințele existente și de datele deja disponibile la bordul navelor, deci proprietarilor de nave ar trebui să li se ofere oportunitatea de a selecta una dintre următoarele metode de monitorizare: utilizarea documentelor privind operațiunea de buncheraj, monitorizarea tancurilor cu combustibil pentru nave, debitmetre pentru procesele de *combustie*

Amendamentul

(14) Normele ar trebui să țină cont de cerințele existente și de datele deja disponibile la bordul navelor, deci proprietarilor de nave *cu un tonaj brut de sub 5 000 de tone (GT)* ar trebui să li se ofere oportunitatea de a selecta una dintre următoarele *patru* metode de monitorizare: utilizarea documentelor privind operațiunea de buncheraj, monitorizarea tancurilor cu combustibil pentru nave,

aplicabile sau măsurarea emisiilor directe. Un plan de monitorizare specific pentru navă ar trebui să documenteze alegerea făcută și să furnizeze detalii suplimentare privind aplicarea metodei selectate.

debitmetre pentru procesele de **ardere** aplicabile sau măsurarea emisiilor directe. Un plan de monitorizare specific pentru navă ar trebui să documenteze alegerea făcută și să furnizeze detalii suplimentare privind aplicarea metodei selectate.

Or. en

Amendamentul 95 Spyros Danellis

Propunere de regulament Considerentul 14

Textul propus de Comisie

(14) Normele ar trebui să țină cont de cerințele existente și de datele deja disponibile la bordul navelor, deci proprietarilor de nave ar trebui să li se ofere oportunitatea de a selecta una dintre următoarele metode de monitorizare: utilizarea **documentelor privind operațiunea de buncheraj, monitorizarea** tancurilor cu combustibil pentru nave, debitmetre pentru procesele de **combustie** aplicabile sau măsurarea emisiilor directe. Un plan de monitorizare specific pentru navă ar trebui să documenteze alegerea făcută și să furnizeze detalii suplimentare privind aplicarea metodei selectate.

Amendamentul

(14) Normele ar trebui să țină cont de cerințele existente și de datele deja disponibile la bordul navelor, deci proprietarilor de nave ar trebui să li se ofere oportunitatea de a selecta una dintre următoarele **patru** metode de monitorizare: utilizarea **monitorizării** tancurilor cu combustibil pentru nave, debitmetre pentru procesele de **ardere** aplicabile sau măsurarea emisiilor directe. **Documentele privind operațiunea de buncheraj pot fi, de asemenea, utilizate de navele care nu au instalate echipamentele necesare pentru monitorizarea automată pentru o perioadă de tranziție de doi ani.** Un plan de monitorizare specific pentru navă ar trebui să documenteze alegerea făcută și să furnizeze detalii suplimentare privind aplicarea metodei selectate.

Or. en

Justificare

Monitorizarea prin intermediul BDN este mai imprecisă decât alte mijloace și este singura metodă care nu poate fi automatizată. Prin urmare, lasă mai mult loc erorilor umane și fraudei, iar verificarea acesteia de către autorități este costisitoare și îndelungată. Pentru a servi ca model pentru un sistem eficient la nivel mondial, sistemul MRV al UE trebuie să fie fiabil și precis și, prin urmare, ar trebui să utilizeze numai sisteme automate. Totuși, pentru

unele nave mai vechi este posibil să fie nevoie să se acorde timp suplimentar pentru instalarea sistemelor automate.

Amendamentul 96

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

Propunere de regulament

Considerentul 14

Textul propus de Comisie

(14) Normele ar trebui să țină cont de cerințele existente și de datele deja disponibile la bordul navelor, deci proprietarilor de nave ar trebui să li se ofere oportunitatea de a selecta una dintre următoarele metode de monitorizare: utilizarea documentelor privind operațiunea de buncheraj, monitorizarea tancurilor cu combustibil pentru nave, debitmetre pentru procesele de **combustie** aplicabile sau măsurarea emisiilor directe. Un plan de monitorizare specific pentru navă ar trebui să documenteze alegerea făcută și să furnizeze detalii suplimentare privind aplicarea metodei selectate.

Amendamentul

(14) Normele ar trebui să țină cont de cerințele existente și de datele deja disponibile la bordul navelor, deci, **pe parcursul unei perioade de tranziție de cinci ani de la intrarea în vigoare a prezentului regulament**, proprietarilor de nave ar trebui să li se ofere oportunitatea de a selecta una dintre următoarele **patru** metode de monitorizare **care nu sunt la fel de precise**: utilizarea documentelor privind operațiunea de buncheraj, monitorizarea tancurilor cu combustibil pentru nave, **debitmetre pentru procesele de combustie aplicabile sau măsurarea emisiilor directe. După această perioadă de tranziție, proprietarilor de nave ar trebui să li se ofere oportunitatea de a selecta una dintre următoarele două metode de monitorizare**: debitmetre pentru procesele de **ardere** aplicabile sau măsurarea emisiilor directe. Un plan de monitorizare specific pentru navă ar trebui să documenteze alegerea făcută și să furnizeze detalii suplimentare privind aplicarea metodei selectate.

Or. en

Amendamentul 97

Sabine Wils

în numele Grupului GUE/NGL

Propunere de regulament
Considerentul 16

Textul propus de Comisie

Amendamentul

(16) Alte gaze cu efect de seră, alți factori cu efect nociv asupra climei sau alți poluanți atmosferici nu ar trebui să fie incluși în sistemul MRV al Uniunii în această etapă, pentru a se evita cerințele privind instalarea unui echipament de măsurare care nu este suficient de fiabil și de disponibil pe piață, acestea putând împiedica punerea în aplicare a sistemului MRV al Uniunii.

eliminat

Or. en

Justificare

Ar trebui să ținem cont de alte emisii – în această etapă și în general.

Amendamentul 98
Vilja Savisaar-Toomast

Propunere de regulament
Considerentul 16

Textul propus de Comisie

Amendamentul

(16) Alte gaze cu efect de seră, alți factori cu efect nociv asupra climei sau alți poluanți atmosferici nu ar trebui să fie incluși în sistemul MRV al Uniunii în această etapă, pentru a se evita cerințele privind instalarea unui echipament de măsurare care nu este suficient de fiabil și de disponibil pe piață, acestea putând împiedica punerea în aplicare a sistemului MRV al Uniunii.

(16) Sistemul MRV al Uniunii reprezintă o oportunitate pentru a asigura o reglementare coerentă a sectorului transportului maritim în ceea ce privește principalele tipuri de emisii atmosferice. Astfel, sistemul MRV va impune monitorizarea CO₂, SO_x și NO_x conținute în anexa VI la MARPOL. Aceasta este o măsură necesară pentru a asigura respectarea legislației aplicate pentru a reduce efectele adverse asupra sănătății aflate în creștere ale poluării atmosferice generate de transportul maritim, evitând în același timp cerințele privind instalarea unui echipament de măsurare care nu este suficient de fiabil și de disponibil pe piață.

Amendamentul 99
Satu Hassi

Propunere de regulament
Considerentul 16

Textul propus de Comisie

(16) *Alte gaze cu efect de seră, alți factori cu efect nociv asupra climei sau alți poluanți atmosferici nu ar trebui să fie incluși în sistemul MRV al Uniunii în această etapă, pentru a se evita cerințele privind instalarea unui echipament de măsurare care nu este suficient de fiabil și de disponibil pe piață, acestea putând împiedica punerea în aplicare a sistemului MRV al Uniunii.*

Amendamentul

(16) *Sistemul MRV este un prilej pentru a asigura reglementarea coerentă a sectorului transportului maritim în conexiune cu alte sectoare; prin urmare, este necesar să se includă în MRV monitorizarea NOx, prevăzută și de anexa VI la MARPOL, limitând, în același timp, cerința de măsurare a emisiilor directe la navele cu un tonaj brut de peste 5 000 tone (GT) începând din 2020, asigurând că echipamentele de măsurare vor fi suficient de fiabile și de disponibile pe piață. Arderea incompletă a metanului (CH₄) din cilindrii motoarelor navelor care funcționează pe bază de gaz și emisiile de metan din zona de evacuare ar trebui, de asemenea, incluse în MRV a emisiilor de gaze cu efect de seră generate de transportul maritim.*

Amendamentul 100
Satu Hassi

Propunere de regulament
Considerentul 16 a (nou)

Textul propus de Comisie

Amendamentul

(16a) *Comisia ar trebui să înainteze propuneri până în 2015 pentru a impune monitorizarea, raportarea și verificarea altor poluanți atmosferici care fac*

Amendamentul 101
Sabine Wils

Propunere de regulament
Considerentul 17

Textul propus de Comisie

(17) Pentru reducerea la minimum a sarcinii administrative a proprietarilor și a operatorilor de nave, raportarea și publicarea informațiilor raportate ar trebui organizate anual. Problemele legate de confidențialitate ar trebui abordate prin limitarea la medii anuale și la cifre agregate a publicării informațiilor privind emisiile, consumul de combustibil și eficiența. Datele raportate Comisiei ar trebui completate de statistici în măsura în care aceste date sunt relevante pentru dezvoltarea, producția și diseminarea statisticilor europene în conformitate cu Decizia 2012/504/UE a Comisiei din 17 septembrie 2012 privind Eurostat¹⁸.

¹⁸ JO L 251, 18.9.2012, p. 49.

Amendamentul

(17) Pentru reducerea la minimum a sarcinii administrative a proprietarilor și a operatorilor de nave, raportarea și publicarea informațiilor raportate ar trebui organizate anual. Problemele legate de confidențialitate ar trebui abordate prin limitarea la medii anuale *pe rute* și la cifre agregate a publicării informațiilor privind emisiile, consumul de combustibil și eficiența. Datele raportate Comisiei ar trebui completate de statistici în măsura în care aceste date sunt relevante pentru dezvoltarea, producția și diseminarea statisticilor europene în conformitate cu Decizia 2012/504/UE a Comisiei din 17 septembrie 2012 privind Eurostat¹⁸.

¹⁸ JO L 251, 18.9.2012, p. 49.

Justificare

Este recomandabil să se solicite datele legate de emisii pe rute, pentru a direcționa navele cele mai ecologice pe rutele corespunzătoare.

Amendamentul 102
Corinne Lepage

Propunere de regulament
Considerentul 17

Textul propus de Comisie

(17) Pentru reducerea la minimum a sarcinii administrative a proprietarilor și a operatorilor de nave, raportarea și publicarea informațiilor raportate ar trebui organizate anual. Problemele legate de confidențialitate ar trebui abordate prin limitarea la medii anuale și la cifre agregate a publicării informațiilor privind emisiile, consumul de combustibil și eficiența. Datele raportate Comisiei ar trebui completate de statistici în măsura în care aceste date sunt relevante pentru dezvoltarea, producția și diseminarea statisticilor europene în conformitate cu Decizia 2012/504/UE a Comisiei din 17 septembrie 2012 privind Eurostat.

¹⁸ JO L 251, 18.9.2012, p. 49.

Amendamentul

(17) Pentru reducerea la minimum a sarcinii administrative a proprietarilor și a operatorilor de nave, raportarea și publicarea informațiilor raportate ar trebui organizate anual. Problemele legate de confidențialitate ar trebui abordate prin limitarea la medii anuale și la cifre agregate a publicării informațiilor privind emisiile, consumul de combustibil și eficiența. ***Pe de altă parte, este important să se furnizeze navlositorilor și celorlalți actori ai industriei datele specifice fiecărui itinerar astfel încât obstacolele pieței să fie eliminate. Acest regulament tinde să găsească echilibrul real în această privință.*** Datele raportate Comisiei ar trebui completate de statistici în măsura în care aceste date sunt relevante pentru dezvoltarea, producția și diseminarea statisticilor europene în conformitate cu Decizia 2012/504/UE a Comisiei din 17 septembrie 2012 privind Eurostat.

¹⁸ JO L 251, 18.9.2012, p. 49.

Or. fr

Amendamentul 103

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

Propunere de regulament
Considerentul 18

Textul propus de Comisie

(18) Verificarea de către verificatori acreditați ar trebui să garanteze că planurile de monitorizare și rapoartele de emisii sunt corecte și conforme cerințelor definite de prezentul regulament. Ca un element

Amendamentul

(18) Verificarea de către verificatori acreditați ar trebui să garanteze că planurile de monitorizare și rapoartele de emisii sunt corecte și conforme cerințelor definite de prezentul regulament. ***Prin urmare,***

important pentru simplificarea verificării, verificatorii ar trebui să controleze credibilitatea datelor prin compararea datelor raportate cu datele estimative bazate pe datele rezultate din monitorizarea navelor și pe caracteristicile navelor. Aceste estimări ar putea fi furnizate de Comisie. Verificatorii ar trebui să fie persoane sau entități juridice independente și competente și ar trebui să fie acreditate de organismele naționale de acreditare instituite în temeiul Regulamentului (CE) nr. 765/2008 al Parlamentului European și al Consiliului din 9 iulie 2008 de stabilire a cerințelor de acreditare și de supraveghere a pieței în ceea ce privește comercializarea produselor și de abrogare a Regulamentului (CEE) nr. 339/93¹⁹.

¹⁹ JO L 218, 13.8.2008, p. 30.

cerințele în materie de competențe sunt esențiale pentru ca un verificator să poată realiza activitățile de verificare prevăzute de regulament. Ca un element important pentru simplificarea verificării, verificatorii ar trebui să controleze credibilitatea datelor prin compararea datelor raportate cu datele estimative bazate pe datele rezultate din monitorizarea navelor și pe caracteristicile navelor. Aceste estimări ar putea fi furnizate de Comisie. Verificatorii ar trebui să fie persoane sau entități juridice independente și competente și ar trebui să fie acreditate de organismele naționale de acreditare instituite în temeiul Regulamentului (CE) nr. 765/2008 al Parlamentului European și al Consiliului din 9 iulie 2008 de stabilire a cerințelor de acreditare și de supraveghere a pieței în ceea ce privește comercializarea produselor și de abrogare a Regulamentului (CEE) nr. 339/93¹⁹.

¹⁹ JO L 218, 13.8.2008, p. 30.

Or. en

Amendamentul 104 **Sabine Wils**

Propunere de regulament **Considerentul 20**

Textul propus de Comisie

(20) Pe baza experienței dobândite datorită unor sarcini similare legate de siguranța maritimă, Agenția Europeană pentru Siguranță Maritimă (EMSA) ar trebui să sprijine Comisia prin îndeplinirea anumitor atribuții.

Amendamentul

(20) Pe baza experienței dobândite datorită unor sarcini similare legate de siguranța maritimă, Agenția Europeană pentru Siguranță Maritimă (EMSA) ar trebui să sprijine Comisia prin îndeplinirea anumitor atribuții, ***și anume realizarea analizei orizontale cu privire la punerea în aplicare a legislației și raportarea cu privire la rezultatul vizitelor și al ciclurilor de inspecții realizate de aceasta.***

Justificare

Este bine să se ofere o idee despre ceea ce ar trebui să facă EMSA.

Amendamentul 105
Georgios Koumoutsakos

Propunere de regulament
Considerentul 24

Textul propus de Comisie

(24) Sistemul MRV al Uniunii ar trebui să servească drept model pentru implementarea unui sistem MRV la nivel mondial. ***Este preferabil un sistem MRV la nivel mondial, deoarece ar putea fi considerat mai eficace datorită domeniului de aplicare mai amplu. În acest context, Comisia ar trebui să împărtășească în mod regulat informațiile relevante legate de implementarea prezentului regulament cu OMI și cu alte organisme internaționale relevante și să transmită informații relevante către OMI.*** Când se ajunge la un acord asupra unui sistem MRV la nivel mondial, Comisia ***ar trebui să revizuiască*** sistemul MRV al Uniunii, în vederea alinierii acestuia la sistemul global.

Amendamentul

(24) Sistemul MRV al Uniunii ar trebui să servească drept model pentru implementarea unui sistem MRV la nivel mondial. Când se ajunge la un acord asupra unui sistem MRV la nivel mondial, Comisia ***revizuieste*** sistemul MRV al Uniunii, în vederea alinierii acestuia la sistemul global.

Amendamentul 106
Satu Hassi

Propunere de regulament
Considerentul 24 a (nou)

*Textul propus de Comisie**Amendamentul*

(24a) Toate sectoarele economiei ar trebui să contribuie la realizarea obiectivelor

climatice ale Uniunii și a reducerilor emisiilor. În cazul în care, până în 2019, nu intră în vigoare niciun acord internațional care să includă emisiile maritime internaționale în obiectivele sale de reducere a emisiilor prin intermediul Organizației Maritime Internaționale, ar trebui să se aplice un sistem de stabilire a prețurilor pentru emisiile generate de transportul maritim în ceea ce privește călătoriile înspre Uniune, responsabilitatea pentru cealaltă jumătate revenind altor țări.

Or. en

Amendamentul 107
Vilja Savisaar-Toomast

Propunere de regulament
Considerentul 25

Textul propus de Comisie

(25) Pentru a se utiliza cele mai bune practici și dovezi științifice disponibile, ar trebui să se delege Comisiei competența de a adopta acte în conformitate cu articolul 290 din tratat în ceea ce privește revizuirea anumitor aspecte tehnice legate de monitorizarea și raportarea emisiilor de CO₂ generate de nave și specificarea mai în detaliu a normelor pentru verificarea rapoartelor de emisii și pentru acreditarea verificatorilor. Este deosebit de importantă organizarea de către Comisie a unor consultări adecvate în timpul lucrărilor sale pregătitoare, inclusiv la nivel de experți. Atunci când pregătește și elaborează acte delegate, Comisia ar trebui să asigure transmiterea simultană, la timp și adecvată a documentelor relevante către Parlamentul European și către Consiliu.

Amendamentul

(25) Pentru a se utiliza cele mai bune practici și dovezi științifice disponibile, ar trebui să se delege Comisiei competența de a adopta acte în conformitate cu articolul 290 din tratat în ceea ce privește revizuirea anumitor aspecte tehnice legate de monitorizarea și raportarea emisiilor de CO₂, **SO_x** și **NO_x** generate de nave și specificarea mai în detaliu a normelor pentru verificarea rapoartelor de emisii și pentru acreditarea verificatorilor. Este deosebit de importantă organizarea de către Comisie a unor consultări adecvate în timpul lucrărilor sale pregătitoare, inclusiv la nivel de experți. Atunci când pregătește și elaborează acte delegate, Comisia ar trebui să asigure transmiterea simultană, la timp și adecvată a documentelor relevante către Parlamentul European și către Consiliu.

Or. en

Amendamentul 108
Nils Torvalds

Propunere de regulament
Considerentul 26

Textul propus de Comisie

(26) În scopul asigurării unor condiții uniforme pentru utilizarea sistemelor automatizate și a formularelor electronice standard pentru raportarea coerentă către Comisie și statele membre implicate **a emisiilor și a altor informații relevante din punct de vedere climatic**, ar trebui să se confere Comisiei competențe de executare. Respectivetele competențe de executare necesare ar trebui exercitate în conformitate cu Regulamentul (UE) nr. 182/2011 al Parlamentului European și al Consiliului din 16 februarie 2011 de stabilire a normelor și principiilor generale privind mecanismele de control de către statele membre al exercitării competențelor de executare de către Comisie²³.

²³ JO L 251, 18.9.2012, p. 49.

Amendamentul

(26) În scopul asigurării unor condiții uniforme pentru utilizarea sistemelor automatizate și a formularelor electronice standard pentru raportarea coerentă către Comisie și statele membre implicate a emisiilor, ar trebui să se confere Comisiei competențe de executare. Respectivetele competențe de executare necesare ar trebui exercitate în conformitate cu Regulamentul (UE) nr. 182/2011 al Parlamentului European și al Consiliului din 16 februarie 2011 de stabilire a normelor și principiilor generale privind mecanismele de control de către statele membre al exercitării competențelor de executare de către Comisie²³.

²³ JO L 251, 18.9.2012, p. 49.

Or. en

Amendamentul 109
Georgios Koumoutsakos

Propunere de regulament
Considerentul 26

Textul propus de Comisie

(26) În scopul asigurării unor condiții uniforme pentru utilizarea sistemelor automatizate și a formularelor electronice standard pentru raportarea coerentă către Comisie și statele membre implicate a

Amendamentul

(26) În scopul asigurării unor condiții uniforme pentru utilizarea sistemelor automatizate și a formularelor electronice standard pentru raportarea coerentă către Comisie și statele membre implicate a

emisiilor și a altor informații **relevante din punct de vedere climatic**, ar trebui să se confere Comisiei competențe de executare. Respectivetele competențe de executare necesare ar trebui exercitate în conformitate cu Regulamentul (UE) nr. 182/2011 al Parlamentului European și al Consiliului din 16 februarie 2011 de stabilire a normelor și principiilor generale privind mecanismele de control de către statele membre al exercitării competențelor de executare de către Comisie²³.

²³ JO L 251, 18.9.2012, p. 49.

emisiilor și a altor informații relevante, ar trebui să se confere Comisiei competențe de executare. Respectivetele competențe de executare necesare ar trebui exercitate în conformitate cu Regulamentul (UE) nr. 182/2011 al Parlamentului European și al Consiliului din 16 februarie 2011 de stabilire a normelor și principiilor generale privind mecanismele de control de către statele membre al exercitării competențelor de executare de către Comisie²³.

²³ JO L 251, 18.9.2012, p. 49.

Or. en

Amendamentul 110 **Vilja Savisaar-Toomast**

Propunere de regulament **Considerentul 27**

Textul propus de Comisie

(27) Obiectivul acțiunii propuse, și anume monitorizarea, raportarea și verificarea emisiilor de CO₂ ale navelor ca prim pas al unei abordări etapizate pentru reducerea acestor emisii, nu poate fi îndeplinit în mod suficient de statele membre acționând individual, având în vedere caracterul internațional al transportului maritim, și, prin urmare, date fiind amploarea și efectele acțiunii, poate fi îndeplinit mai bine la nivelul Uniunii. Uniunea poate adopta măsuri în conformitate cu principiul subsidiarității prevăzut la articolul 5 din tratat. În conformitate cu principiul proporționalității, astfel cum este prevăzut la articolul menționat, prezentul regulament nu depășește ceea ce este necesar pentru realizarea obiectivelor respective.

Amendamentul

(27) Obiectivul acțiunii propuse, și anume monitorizarea, raportarea și verificarea emisiilor de CO₂, **SO_x** și **NO_x** ale navelor ca prim pas al unei abordări etapizate pentru reducerea acestor emisii, nu poate fi îndeplinit în mod suficient de statele membre acționând individual, având în vedere caracterul internațional al transportului maritim, și, prin urmare, date fiind amploarea și efectele acțiunii, poate fi îndeplinit mai bine la nivelul Uniunii. Uniunea poate adopta măsuri în conformitate cu principiul subsidiarității prevăzut la articolul 5 din tratat. În conformitate cu principiul proporționalității, astfel cum este prevăzut la articolul menționat, prezentul regulament nu depășește ceea ce este necesar pentru realizarea obiectivelor respective.

Amendamentul 111
Kriton Arsenis, Andrea Zanoni, Corinne Lepage

Propunere de regulament
Considerentul 29

Textul propus de Comisie

(29) Prezentul regulament ar trebui să intre în vigoare la 1 iulie **2015**, pentru a se garanta faptul că statele membre și părțile interesate relevante dispun de suficient timp pentru a lua măsurile necesare pentru aplicarea eficace a prezentului regulament înainte de începerea primei perioade de raportare, la 1 ianuarie **2018**.

Amendamentul

(29) Prezentul regulament ar trebui să intre în vigoare la 1 iulie **2014**, pentru a se garanta faptul că statele membre și părțile interesate relevante dispun de suficient timp pentru a lua măsurile necesare pentru aplicarea eficace a prezentului regulament înainte de începerea primei perioade de raportare, la 1 ianuarie **2016**.

Or. en

Amendamentul 112
Christofer Fjellner

Propunere de regulament
Articolul 1

Textul propus de Comisie

Prezentul regulament prevede norme pentru monitorizarea, raportarea și verificarea cu precizie a emisiilor de dioxid de carbon (CO₂) **și a altor informații relevante privind clima obținute de la** navele care sosesc sau se află în ori pleacă din porturi aflate sub jurisdicția unui stat membru, în scopul promovării reducerii emisiilor de CO₂ generate de transportul maritim într-un mod eficient din punctul de vedere al costurilor.

Amendamentul

Prezentul regulament prevede norme pentru monitorizarea, raportarea și verificarea cu precizie a emisiilor de dioxid de carbon (CO₂) **generate de** navele care sosesc sau se află în ori pleacă din porturi aflate sub jurisdicția unui stat membru, în scopul promovării reducerii emisiilor de CO₂ generate de transportul maritim într-un mod eficient din punctul de vedere al costurilor.

Or. en

Justificare

Sistemul MRV ar trebui, în această etapă inițială, să acopere doar emisiile de CO₂. Sistemul ar putea fi extins cu alte informații relevante din punct de vedere climatic într-o etapă ulterioară. Există riscul ca cerințele UE în materie de eficiență a raportării în această etapă să împiedice dezvoltarea în cadrul OMI.

Amendamentul 113 Vilja Savisaar-Toomast

Propunere de regulament Articolul 1

Textul propus de Comisie

Prezentul regulament prevede norme pentru monitorizarea, raportarea și verificarea cu precizie a emisiilor de **dioxid de carbon (CO₂)** și a altor informații relevante **privind clima** obținute de la navele care sosesc sau se află în ori pleacă din porturi aflate sub jurisdicția unui stat membru, în scopul promovării reducerii emisiilor **de CO₂** generate de transportul maritim într-un mod eficient din punctul de vedere al costurilor.

Amendamentul

Prezentul regulament prevede norme pentru monitorizarea, raportarea și verificarea cu precizie a emisiilor de CO₂ **SO_x și NO_x** și a altor informații relevante **din punct de vedere climatic** obținute de la navele care sosesc sau se află în ori pleacă din porturi aflate sub jurisdicția unui stat membru, în scopul promovării reducerii emisiilor generate de transportul maritim într-un mod eficient din punctul de vedere al costurilor.

Or. en

Amendamentul 114 Nils Torvalds

Propunere de regulament Articolul 1

Textul propus de Comisie

Prezentul regulament prevede norme pentru monitorizarea, raportarea și verificarea cu precizie a emisiilor de dioxid de carbon (CO₂) **și a altor informații relevante privind clima obținute de la** navele care sosesc sau se află în ori pleacă din porturi aflate sub jurisdicția unui stat

Amendamentul

Prezentul regulament prevede norme pentru monitorizarea, raportarea și verificarea cu precizie a emisiilor de dioxid de carbon (CO₂) **generate de** navele care sosesc sau se află în ori pleacă din porturi aflate sub jurisdicția unui stat membru, în scopul promovării reducerii emisiilor de

membru, în scopul promovării reducerii emisiilor de CO₂ generate de transportul maritim într-un mod eficient din punctul de vedere al costurilor.

CO₂ generate de transportul maritim într-un mod eficient din punctul de vedere al costurilor.

Or. en

Amendamentul 115 **Satu Hassi**

Propunere de regulament **Articolul 1**

Textul propus de Comisie

Prezentul regulament prevede norme pentru monitorizarea, raportarea și verificarea cu precizie a emisiilor de **dioxid de carbon (CO₂)** și a altor informații relevante **privind clima** obținute de la navele care sosesc sau se află în ori pleacă din porturi aflate sub jurisdicția unui stat membru, în scopul promovării reducerii emisiilor de **CO₂** generate de transportul maritim într-un mod eficient din punctul de vedere al costurilor.

Amendamentul

Prezentul regulament prevede norme pentru monitorizarea, raportarea și verificarea cu precizie a emisiilor de **gaze cu efect de seră și pentru predarea certificatelor de emisii corespunzătoare** și a altor informații relevante **din punct de vedere climatic** obținute de la navele care sosesc sau se află în ori pleacă din porturi aflate sub jurisdicția unui stat membru, în scopul promovării reducerii emisiilor de **gaze cu efect de seră** generate de transportul maritim într-un mod eficient din punctul de vedere al costurilor.

Or. en

Amendamentul 116 **Georgios Koumoutsakos**

Propunere de regulament **Articolul 1**

Textul propus de Comisie

Prezentul regulament prevede norme pentru monitorizarea, raportarea și verificarea cu precizie a emisiilor de dioxid de carbon (CO₂) și a altor informații relevante **privind clima** obținute de la

Amendamentul

Prezentul regulament prevede norme pentru monitorizarea, raportarea și verificarea cu precizie a emisiilor de dioxid de carbon (CO₂) și a altor informații relevante obținute de la navele care sosesc

navele care sosesc sau se află în ori pleacă din porturi aflate sub jurisdicția unui stat membru, în scopul promovării reducerii emisiilor de CO₂ generate de transportul maritim într-un mod eficient din punctul de vedere al costurilor.

sau se află în ori pleacă din porturi aflate sub jurisdicția unui stat membru, în scopul promovării reducerii emisiilor de CO₂ generate de transportul maritim într-un mod eficient din punctul de vedere al costurilor.

Or. en

Amendamentul 117 **Sabine Wils**

Propunere de regulament **Articolul 1**

Textul propus de Comisie

Prezentul regulament prevede norme pentru monitorizarea, raportarea și verificarea cu precizie a emisiilor de dioxid de carbon (CO₂) și a altor informații relevante ***privind clima*** obținute de la navele care sosesc sau se află în ori pleacă din porturi aflate sub jurisdicția unui stat membru, în scopul promovării reducerii emisiilor de CO₂ generate de transportul maritim ***într-un mod eficient din punctul de vedere al costurilor***.

Amendamentul

Prezentul regulament prevede norme pentru monitorizarea, raportarea și verificarea cu precizie a emisiilor de dioxid de carbon (CO₂) și a altor informații relevante ***din punct de vedere climatic*** obținute de la navele care sosesc sau se află în ori pleacă din porturi aflate sub jurisdicția unui stat membru, în scopul promovării reducerii emisiilor de CO₂ generate de transportul maritim.

Or. en

Justificare

Nu este indicat să se formuleze intenția reducerii necesare a emisiilor sub restricția comensurabilității eficienței din punctul de vedere al costurilor.

Amendamentul 118 **Christofer Fjellner**

Propunere de regulament **Articolul 2 – alineatul 1**

Textul propus de Comisie

(1) Prezentul regulament se aplică navelor cu un tonaj brut de peste **5 000** de tone, în ceea ce privește emisiile generate în timpul călătoriilor lor de la ultimul port de escală la un port aflat sub jurisdicția unui stat membru și de la un port aflat sub jurisdicția unui stat membru spre următorul lor port de escală, precum și în interiorul porturilor aflate sub jurisdicția unui stat membru.

Amendamentul

(1) Prezentul regulament se aplică navelor cu un tonaj brut de peste **3 000** de tone, în ceea ce privește emisiile generate în timpul călătoriilor lor de la ultimul port de escală la un port aflat sub jurisdicția unui stat membru și de la un port aflat sub jurisdicția unui stat membru spre următorul lor port de escală, precum și în interiorul porturilor aflate sub jurisdicția unui stat membru.

Or. en

Amendamentul 119
Spyros Danellis

Propunere de regulament
Articolul 2 – alineatul 1

Textul propus de Comisie

(1) Prezentul regulament se aplică navelor cu un tonaj brut de peste **5 000** de tone, în ceea ce privește emisiile generate în timpul călătoriilor lor de la ultimul port de escală la un port aflat sub jurisdicția unui stat membru și de la un port aflat sub jurisdicția unui stat membru spre următorul lor port de escală, precum și în interiorul porturilor aflate sub jurisdicția unui stat membru.

Amendamentul

(1) Prezentul regulament se aplică navelor cu un tonaj brut de peste **400** de tone, în ceea ce privește emisiile generate în timpul călătoriilor lor de la ultimul port de escală la un port aflat sub jurisdicția unui stat membru și de la un port aflat sub jurisdicția unui stat membru spre următorul lor port de escală, precum și în interiorul porturilor aflate sub jurisdicția unui stat membru.

Or. en

Justificare

Navele cu un tonaj brut cuprins între 400 și 5 000 de tone produc doar 10 % dintre emisiile de dioxid de carbon, însă ar putea fi nevoite să depună eforturi disproporționate în scopul conformității atunci când sunt comparate cu navele mai mari. Ele fac parte în mod corect din domeniul de aplicare al regulamentului, însă ar trebui să li se acorde o derogare pentru moment printr-o dispoziție specifică.

Amendamentul 120

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

Propunere de regulament

Articolul 2 – alineatul 1

Textul propus de Comisie

(1) Prezentul regulament se aplică navelor cu un tonaj brut de peste **5 000** de tone, în ceea ce privește emisiile generate în timpul călătoriilor lor de la ultimul port de escală la un port aflat sub jurisdicția unui stat membru și de la un port aflat sub jurisdicția unui stat membru spre următorul lor port de escală, precum și în interiorul porturilor aflate sub jurisdicția unui stat membru.

Amendamentul

(1) Prezentul regulament se aplică navelor cu un tonaj brut de peste **400** de tone, în ceea ce privește emisiile generate în timpul călătoriilor lor de la ultimul port de escală la un port aflat sub jurisdicția unui stat membru și de la un port aflat sub jurisdicția unui stat membru spre următorul lor port de escală, precum și în interiorul porturilor aflate sub jurisdicția unui stat membru.

Or. en

Amendamentul 121

Satu Hassi

Propunere de regulament

Articolul 2 – alineatul 2

Textul propus de Comisie

(2) Prezentul regulament nu se aplică **navelor de război, navelor auxiliare, navelor de pescuit sau prelucrare**, navelor de lemn cu construcție primitivă, navelor care nu sunt propulsate prin mijloace mecanice și navelor guvernamentale utilizate în scopuri necomerciale.

Amendamentul

(2) Prezentul regulament nu se aplică navelor de lemn cu construcție primitivă, navelor care nu sunt propulsate prin mijloace mecanice și navelor guvernamentale utilizate în scopuri necomerciale. **În ceea ce privește navele de război și navele auxiliare, raportarea este limitată la articolul 10 literele (a)-(f).**

Or. en

Amendamentul 122

Vilja Savisaar-Toomast

Propunere de regulament

Articolul 3 – litera a

Textul propus de Comisie

(a) „emisii” înseamnă eliberarea de CO₂ în atmosferă de către navele prevăzute la articolul 2;

Amendamentul

(a) „emisii” înseamnă eliberarea de CO₂, **SO_x și NO_x** în atmosferă de către navele prevăzute la articolul 2;

Or. en

Amendamentul 123

Nils Torvalds

Propunere de regulament

Articolul 3 – litera e

Textul propus de Comisie

(e) „verificator” înseamnă o entitate juridică ce desfășoară activități de verificare, acreditată de un organism național de acreditare în temeiul Regulamentului (CE) nr. 765/2008 al Parlamentului European și al Consiliului²⁶ și în temeiul prezentului regulament;

²⁶ JO L 218, 13.8.2008, p. 30.

Amendamentul

(e) „verificator” înseamnă o entitate juridică ce desfășoară activități de verificare, acreditată de un organism național de acreditare în temeiul Regulamentului (CE) nr. 765/2008 al Parlamentului European și al Consiliului²⁶ și în temeiul prezentului regulament, **sau o agenție responsabilă pentru sistemul de modelare a emisiilor generate de nave;**

²⁶ JO L 218, 13.8.2008, p. 30.

Or. en

Justificare

Prin includerea unei agenții ca verificator, regulamentul permite proprietarilor de nave să utilizeze modelarea ca mijloc de monitorizare a emisiilor.

Amendamentul 124

Christofer Fjellner

Propunere de regulament

Articolul 3 – litera g

Textul propus de Comisie

Amendamentul

(g) „alte informații relevante din punct de vedere climatic” înseamnă informații referitoare la consumul de combustibili, la transportul efectuat și la eficiența energetică a navelor, care permit analizarea tendințelor înregistrate de emisii și evaluarea performanțelor navelor;

eliminat

Or. en

Amendamentul 125
Nils Torvalds

Propunere de regulament
Articolul 3 – litera g

Textul propus de Comisie

Amendamentul

(g) „alte informații relevante din punct de vedere climatic” înseamnă informații referitoare la consumul de combustibili, **la transportul efectuat** și la eficiența energetică a navelor, care permit analizarea tendințelor înregistrate de emisii și **evaluarea** performanțelor **navelor**;

(g) „alte informații relevante din punct de vedere climatic” înseamnă informații referitoare la **emisiile de CO₂ generate de** consumul de combustibili, la **distanța parcursă** și la eficiența energetică a navelor, care permit analizarea tendințelor înregistrate de emisii și **indicarea** performanțelor **transportului maritim**;

Or. en

Justificare

Transportul efectuat în forma sugerată este considerat a reprezenta date sensibile ale întreprinderilor și, prin urmare, nu ar fi prezentat. Se sugerează înlocuirea cu utilizarea distanței parcurse.

Amendamentul 126
Georgios Koumoutsakos

Propunere de regulament
Articolul 3 – litera g

Textul propus de Comisie

(g) „alte informații relevante **din punct de vedere climatic**” înseamnă informații referitoare la consumul de combustibili, la **transportul efectuat** și la eficiența energetică a navelor, care permit analizarea tendințelor înregistrate de emisii și **evaluarea** performanțelor navelor;

Amendamentul

(g) „alte informații relevante” înseamnă informații referitoare la **emisiile de CO₂ generate de** consumul de combustibili, la **distanța parcursă** și la eficiența energetică a navelor, care permit analizarea tendințelor înregistrate de emisii și **indicarea** performanțelor navelor;

Or. en

Amendamentul 127

Françoise Grossetête

Propunere de regulament

Articolul 3 – litera g

Textul propus de Comisie

(g) „alte informații relevante din punct de vedere climatic” înseamnă informații referitoare la consumul de combustibili, la transportul efectuat și la eficiența energetică a navelor, care permit analizarea tendințelor înregistrate de emisii și evaluarea performanțelor navelor;

Amendamentul

(g) „alte informații relevante din punct de vedere climatic” înseamnă informații referitoare la consumul de combustibili, la transportul efectuat, **la posibilitățile de branșament electric la dană** și la eficiența energetică a navelor, care permit analizarea tendințelor înregistrate de emisii și evaluarea performanțelor navelor;

Or. fr

Justificare

În orașele portuare, emisiile navelor constituie o sursă importantă de poluare urbană. Branșamentul navelor la dană la rețeaua electrică ar permite acestora să își oprească motoarele, eliminând astfel o parte din poluare. Această tehnologie este deja avansată și prezintă numeroase avantaje privind mediul, pe lângă potențialul industrial pe care ea îl poate reprezenta.

Amendamentul 128

Christofer Fjellner

Propunere de regulament

Articolul 3 – litera h

Textul propus de Comisie

Amendamentul

(h) „factor de emisie” **înseamnă rata medie de emisii a unui gaz cu efect de seră raportată la datele de activitate ale unui flux de surse presupunând că oxidarea este completă în cazul arderii și a conversiei integrale pentru toate celelalte reacții chimice;**

(h) „factor de emisie” înseamnă **raportul în greutate dintre cantitatea de emisii eliberată și cantitatea în greutate de combustibil utilizat în procesul de ardere al motorului;**

Or. en

Justificare

Definiția actuală nu este clară și, având în vedere că prezentul regulament ar trebui să aibă rolul unei măsuri de încurajare a unui acord internațional în cadrul OMI, ar trebui să se utilizeze definiția factorului de emisie utilizate pentru calcularea Indicelui eficienței energetice de proiectare.

Amendamentul 129
Vilja Savisaar-Toomast

Propunere de regulament
Articolul 3 – litera k

Textul propus de Comisie

Amendamentul

(k) „tone de CO₂” **înseamnă tone metrice de CO₂;**

eliminat

Or. en

Amendamentul 130
Nils Torvalds, Vilja Savisaar-Toomast

Propunere de regulament
Articolul 3 – litera la (nouă)

Textul propus de Comisie

Amendamentul

(la) „clasă de gheață” **înseamnă notarea atribuită navei de administrație sau de o organizație recunoscută de administrație,**

care indică faptul că nava a fost proiectată pentru navigarea în condiții de gheață pe mare.

Or. en

Amendamentul 131
Christofer Fjellner

Propunere de regulament
Articolul 4 – alineatul 1

Textul propus de Comisie

(1) Societățile monitorizează și raportează, în cazul fiecărei nave, **cantitatea de combustibil consumată și tipul de combustibil consumat** pe parcursul unui an calendaristic în fiecare port aflat sub jurisdicția unui stat membru și **în cazul fiecărei călătorii** de sosire în și de plecare dintr-un port aflat sub jurisdicția unui stat membru, în conformitate cu alineatele (2)-(6).

Amendamentul

(1) Societățile monitorizează și raportează, în cazul fiecărei nave, **parametrii de emisie relevanți** pe parcursul unui an calendaristic în fiecare port aflat sub jurisdicția unui stat membru și în cazul **călătoriilor** de sosire în și de plecare dintr-un port aflat sub jurisdicția unui stat membru, în conformitate cu alineatele (2)-(6).

Or. en

Amendamentul 132
Christofer Fjellner

Propunere de regulament
Articolul 4 – alineatul 2

Textul propus de Comisie

(2) Monitorizarea și raportarea sunt complete și vizează **toate** emisiile generate prin arderea combustibililor. Societățile iau măsuri adecvate pentru a preveni orice lipsă a datelor în perioada de raportare.

Amendamentul

(2) Monitorizarea și raportarea sunt complete și vizează emisiile **de CO₂** generate prin arderea combustibililor **în timp ce nava se află pe mare, precum și în timp ce se află la dană**. Societățile iau măsuri adecvate pentru a preveni orice lipsă a datelor în perioada de raportare.

Or. en

Amendamentul 133
Georgios Koumoutsakos

Propunere de regulament
Articolul 4 – alineatul 2

Textul propus de Comisie

(2) Monitorizarea și raportarea sunt complete și vizează **toate** emisiile generate prin arderea combustibililor. Societățile iau măsuri adecvate pentru a preveni orice lipsă a datelor în perioada de raportare.

Amendamentul

(2) Monitorizarea și raportarea sunt complete și vizează emisiile generate prin arderea combustibililor. Societățile iau măsuri adecvate pentru a preveni orice lipsă a datelor în perioada de raportare.

Or. en

Amendamentul 134
Sabine Wils

Propunere de regulament
Articolul 4 – alineatul 4

Textul propus de Comisie

(4) Societățile obțin, înregistrează, compilează, analizează și documentează datele pentru monitorizare, inclusiv presupunerile, referințele, factorii de emisie și datele privind activitatea, într-un mod transparent care să permită reproducerea de către verificator a procesului de determinare a emisiilor.

Amendamentul

(4) Societățile obțin, înregistrează, compilează, analizează și documentează datele pentru monitorizare, inclusiv presupunerile, referințele, factorii de emisie și datele privind activitatea, într-un mod transparent, **comparabil și exhaustiv** care să permită reproducerea de către verificator a procesului de determinare a emisiilor.

Or. en

Justificare

Clarificare privind modul în care ar trebui colectate datele.

Amendamentul 135
Kriton Arsenis, Andrea Zaroni, Corinne Lepage

Propunere de regulament
Articolul 4 – alineatul 6 a (nou)

Textul propus de Comisie

Amendamentul

(6a) Societățile țin cont de recomandările incluse în rapoartele de verificare emise în conformitate cu articolul 13 în cadrul monitorizării și al raportării ulterioare ale acestora.

Or. en

Amendamentul 136
Christofer Fjellner

Propunere de regulament
Articolul 5

Textul propus de Comisie

Amendamentul

În sensul articolului 4 alineatele (1), (2) și (3), societățile determină emisiile **și alte informații relevante din punct de vedere climatic** în cazul fiecăreia dintre navele de peste **5 000** GT pe care le dețin, în conformitate cu oricare dintre metodele prezentate în anexa I.

În sensul articolului 4 alineatele (1), (2) și (3), societățile determină emisiile în cazul fiecăreia dintre navele de peste **3 000** GT pe care le dețin, în conformitate cu oricare dintre metodele prezentate în anexa I.

Or. en

Amendamentul 137
Nils Torvalds

Propunere de regulament
Articolul 5

Textul propus de Comisie

Amendamentul

În sensul articolului 4 alineatele (1), (2) și (3), societățile determină emisiile **și alte informații relevante din punct de vedere climatic** în cazul fiecăreia dintre navele de

În sensul articolului 4 alineatele (1), (2) și (3), societățile determină emisiile în cazul fiecăreia dintre navele de peste **5 000** GT pe care le dețin, în conformitate cu oricare

peste 5 000 GT pe care le dețin, în conformitate cu oricare dintre metodele prezentate în anexa I.

dintre metodele prezentate în anexa I.

Or. en

Amendamentul 138 **Satu Hassi**

Propunere de regulament **Articolul 5**

Textul propus de Comisie

În sensul articolului 4 alineatele (1), (2) și (3), societățile determină emisiile și alte informații relevante din punct de vedere climatic în cazul fiecăreia dintre navele de peste **5 000** GT pe care le dețin, în conformitate cu **oricare dintre** metodele prezentate în anexa I.

Amendamentul

În sensul articolului 4 alineatele (1), (2) și (3), societățile determină emisiile și alte informații relevante din punct de vedere climatic în cazul fiecăreia dintre navele de peste **400** GT pe care le dețin, în conformitate cu metodele prezentate în anexa I.

Or. en

Amendamentul 139 **Georgios Koumoutsakos**

Propunere de regulament **Articolul 5**

Textul propus de Comisie

În sensul articolului 4 alineatele (1), (2) și (3), societățile determină emisiile și alte informații relevante **din punct de vedere climatic** în cazul fiecăreia dintre navele de peste 5 000 GT pe care le dețin, în conformitate cu oricare dintre metodele prezentate în anexa I.

Amendamentul

În sensul articolului 4 alineatele (1), (2) și (3), societățile determină emisiile și alte informații relevante în cazul fiecăreia dintre navele de peste 5 000 GT pe care le dețin, în conformitate cu oricare dintre metodele prezentate în anexa I.

Or. en

Amendamentul 140

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

Propunere de regulament

Articolul 5

Textul propus de Comisie

În sensul articolului 4 alineatele (1), (2) și (3), societățile determină emisiile și alte informații relevante din punct de vedere climatic în cazul fiecăreia dintre navele de peste **5 000** GT pe care le dețin, în conformitate cu oricare dintre metodele prezentate în anexa I.

Amendamentul

În sensul articolului 4 alineatele (1), (2) și (3), societățile determină emisiile și alte informații relevante din punct de vedere climatic în cazul fiecăreia dintre navele de peste **400** GT pe care le dețin, **în conformitate cu una dintre următoarele metode prezentate în anexa I:**

(a) debitmetre pentru procesele de ardere aplicabile;

(b) măsurarea emisiilor directe.

Pentru o perioadă de tranziție de cinci ani de la intrarea în vigoare a prezentului regulament, societățile își stabilesc emisiile și alte informații relevante din punct de vedere climatic în conformitate cu oricare dintre metodele prezentate în anexa I.

Or. en

Amendamentul 141

Christofer Fjellner

Propunere de regulament

Articolul 6 – alineatul 1

Textul propus de Comisie

(1) Până la 31 august 2017, societățile transmit verificatorilor un plan de monitorizare, indicând metoda aleasă pentru monitorizarea și raportarea emisiilor **și a altor informații relevante din punct de vedere climatic**, pentru fiecare dintre navele de peste **5 000** GT pe care le dețin.

Amendamentul

(1) Până la 31 august 2017, societățile transmit verificatorilor un plan de monitorizare, indicând metoda aleasă pentru monitorizarea și raportarea emisiilor, pentru fiecare dintre navele de peste **3 000** GT pe care le dețin.

Amendamentul 142
Nils Torvalds

Propunere de regulament
Articolul 6 – alineatul 1

Textul propus de Comisie

(1) Până la 31 august 2017, societățile transmit verificatorilor un plan de monitorizare, indicând metoda aleasă pentru monitorizarea și raportarea emisiilor **și a altor informații relevante din punct de vedere climatic**, pentru fiecare dintre navele de peste 5 000 GT pe care le dețin.

Amendamentul

(1) Până la 31 august 2017, societățile transmit verificatorilor un plan de monitorizare, indicând metoda aleasă pentru monitorizarea și raportarea emisiilor, pentru fiecare dintre navele de peste 5 000 GT pe care le dețin.

Amendamentul 143
Georgios Koumoutsakos

Propunere de regulament
Articolul 6 – alineatul 1

Textul propus de Comisie

(1) Până la 31 august 2017, societățile transmit verificatorilor un plan de monitorizare, indicând metoda aleasă pentru monitorizarea și raportarea emisiilor și a altor informații relevante **din punct de vedere climatic**, pentru fiecare dintre navele de peste 5 000 GT pe care le dețin.

Amendamentul

(1) Până la 31 august 2017, societățile transmit verificatorilor un plan de monitorizare, indicând metoda aleasă pentru monitorizarea și raportarea emisiilor și a altor informații relevante, pentru fiecare dintre navele de peste 5 000 GT pe care le dețin.

Amendamentul 144
Satu Hassi

Propunere de regulament
Articolul 6 – alineatul 1

Textul propus de Comisie

(1) Până la 31 august **2017**, societățile transmit verificatorilor un plan de monitorizare, indicând metoda aleasă pentru monitorizarea și raportarea emisiilor și a altor informații relevante din punct de vedere climatic, pentru fiecare dintre navele de peste **5 000** GT pe care le dețin.

Amendamentul

(1) Până la 31 august **2015**, societățile transmit verificatorilor un plan de monitorizare, indicând metoda aleasă pentru monitorizarea și raportarea emisiilor și a altor informații relevante din punct de vedere climatic, pentru fiecare dintre navele de peste **400** GT pe care le dețin.

Or. en

Amendamentul 145
Kriton Arsenis, Andrea Zanoni, Corinne Lepage

Propunere de regulament
Articolul 6 – alineatul 1

Textul propus de Comisie

(1) Până la 31 august **2017**, societățile transmit verificatorilor un plan de monitorizare, indicând metoda aleasă pentru monitorizarea și raportarea emisiilor și a altor informații relevante din punct de vedere climatic, pentru fiecare dintre navele de peste **5 000** GT pe care le dețin.

Amendamentul

(1) Până la 31 august **2015**, societățile transmit verificatorilor un plan de monitorizare, indicând metoda aleasă pentru monitorizarea și raportarea emisiilor și a altor informații relevante din punct de vedere climatic, pentru fiecare dintre navele de peste **400** GT pe care le dețin.

Or. en

Amendamentul 146
Satu Hassi

Propunere de regulament
Articolul 6 – alineatul 2

Textul propus de Comisie

(2) Prin derogare de la alineatul (1), în cazul navelor care se încadrează în domeniul de aplicare al prezentului

Amendamentul

(2) Prin derogare de la alineatul (1), în cazul navelor care se încadrează în domeniul de aplicare al prezentului

regulament pentru prima oară după 1 ianuarie **2018**, societatea transmite verficatorului un plan de monitorizare, fără întârzieri nejustificate și la cel târziu două luni de la prima escală a navelor respective într-un port aflat sub jurisdicția unui stat membru.

regulament pentru prima oară după 1 ianuarie **2016**, societatea transmite verficatorului un plan de monitorizare, fără întârzieri nejustificate și la cel târziu două luni de la prima escală a navelor respective într-un port aflat sub jurisdicția unui stat membru.

Or. en

Amendamentul 147
Sabine Wils

Propunere de regulament
Articolul 6 – alineatul 2

Textul propus de Comisie

(2) Prin derogare de la alineatul (1), în cazul navelor care se încadrează în domeniul de aplicare al prezentului regulament **pentru prima oară după** 1 ianuarie **2018**, societatea transmite verficatorului un plan de monitorizare, fără întârzieri nejustificate și la cel târziu două luni de la prima escală a navelor respective într-un port aflat sub jurisdicția unui stat membru.

Amendamentul

(2) Prin derogare de la alineatul (1), în cazul navelor care se încadrează în domeniul de aplicare al prezentului regulament **începând cu** 1 ianuarie **2016**, societatea transmite verficatorului un plan de monitorizare, fără întârzieri nejustificate și la cel târziu două luni de la prima escală a navelor respective într-un port aflat sub jurisdicția unui stat membru.

Or. en

Justificare

Un interval de timp mai ambițios pare rezonabil.

Amendamentul 148
Kriton Arsenis, Andrea Zanoni, Corinne Lepage

Propunere de regulament
Articolul 6 – alineatul 2

Textul propus de Comisie

(2) Prin derogare de la alineatul (1), în

Amendamentul

(2) Prin derogare de la alineatul (1), în

cazul navelor care se încadrează în domeniul de aplicare al prezentului regulament pentru prima oară după 1 ianuarie **2018**, societatea transmite verficatorului un plan de monitorizare, fără întârzieri nejustificate și la cel târziu două luni de la prima escală a navelor respective într-un port aflat sub jurisdicția unui stat membru.

cazul navelor care se încadrează în domeniul de aplicare al prezentului regulament pentru prima oară după 1 ianuarie **2016**, societatea transmite verficatorului un plan de monitorizare, fără întârzieri nejustificate și la cel târziu două luni de la prima escală a navelor respective într-un port aflat sub jurisdicția unui stat membru.

Or. en

Amendamentul 149
Sabine Wils

Propunere de regulament
Articolul 6 – alineatul 3 – partea introductivă

Textul propus de Comisie

(3) Planul de monitorizare menționat la alineatul (1) constă într-o documentație completă și transparentă privind metodologia de monitorizare a unei anume nave și conține cel puțin următoarele elemente:

Amendamentul

(3) Planul de monitorizare menționat la alineatul (1) constă într-o documentație completă, transparentă și **comparabilă în rândul statelor membre** privind metodologia de monitorizare a unei anume nave și conține cel puțin următoarele elemente:

Or. en

Justificare

Măsurătorile ar trebui să fie comparabile.

Amendamentul 150
Nils Torvalds, Vilja Savisaar-Toomast

Propunere de regulament
Articolul 6 – alineatul 3 – litera a

Textul propus de Comisie

(a) identificarea și tipul navei, inclusiv numele navei, numărul de înregistrare OMI

Amendamentul

(a) identificarea și tipul navei, inclusiv numele navei, numărul de înregistrare OMI

al navei, portul de înmatriculare sau portul de origine al navei și numele proprietarului navei;

al navei, portul de înmatriculare sau portul de origine al navei, *clasa de gheață a navei* și numele proprietarului navei;

Or. en

Amendamentul 151
Christofer Fjellner

Propunere de regulament
Articolul 6 – alineatul 3 – litera h – punctul i

Textul propus de Comisie

Amendamentul

(i) procedurile, responsabilitățile și sursele de date pentru determinarea și înregistrarea distanței pentru fiecare călătorie efectuată;

eliminat

Or. en

Amendamentul 152
Christofer Fjellner

Propunere de regulament
Articolul 6 – alineatul 3 – litera h – punctul ii

Textul propus de Comisie

Amendamentul

(ii) procedurile, responsabilitățile formulele și sursele de date pentru determinarea și înregistrarea mărfurilor transportate și a numărului de pasageri, după caz;

eliminat

Or. en

Amendamentul 153
Christofer Fjellner

Propunere de regulament
Articolul 6 – alineatul 3 – litera h – punctul iii

Textul propus de Comisie

Amendamentul

**(iii) procedurile, responsabilitățile
formulele și sursele de date pentru
determinarea și înregistrarea timpului
petrecut pe mare între portul de plecare și
portul de sosire;**

eliminat

Or. en

Amendamentul 154

Nils Torvalds, Vilja Savisaar-Toomast

Propunere de regulament

Articolul 6 – alineatul 3 – litera ha (nouă)

Textul propus de Comisie

Amendamentul

**(ha) procedurile, responsabilitățile,
formulele și sursele de date pentru
stabilirea și înregistrarea distanței
parcurse și a timpului petrecut atunci
când se navighează prin gheață;**

Or. en

Amendamentul 155

Christofer Fjellner

Propunere de regulament

Articolul 7 – paragraful 2 – partea introductivă

Textul propus de Comisie

Amendamentul

O societate modifică planul de
monitorizare în oricare dintre situațiile
următoare:

O societate modifică planul de
monitorizare în oricare dintre situațiile
**prevăzute la literele (a)-(e). Planul de
monitorizare se modifică numai în ceea ce
privește schimbările specifice care au avut
loc în urma situațiilor respective.**

Or. en

Amendamentul 156
Christofer Fjellner

Propunere de regulament
Articolul 8

Textul propus de Comisie

Începând cu 1 ianuarie 2018, pe baza planului de monitorizare aprobat în conformitate cu articolul 13 alineatul (1), societățile monitorizează emisiile pentru fiecare navă, pentru fiecare călătorie și pentru fiecare an, aplicând metoda corespunzătoare dintre cele prezentate în anexa I partea B și calculând emisiile în conformitate cu anexa I partea A.

Amendamentul

Începând cu 1 ianuarie 2018, pe baza planului de monitorizare aprobat în conformitate cu articolul 13 alineatul (1), societățile monitorizează emisiile pentru fiecare navă, pentru fiecare călătorie **în cazul călătoriilor dintre un port al unui stat membru și un port al unei țări terțe și pentru fiecare an în cazul călătoriilor între porturi din statele membre**, aplicând metoda corespunzătoare dintre cele prezentate în anexa I partea B și calculând emisiile în conformitate cu anexa I partea A.

Or. en

Amendamentul 157
Nils Torvalds

Propunere de regulament
Articolul 8

Textul propus de Comisie

Începând cu 1 ianuarie 2018, pe baza planului de monitorizare aprobat în conformitate cu articolul 13 alineatul (1), societățile monitorizează emisiile pentru fiecare navă, **pentru fiecare călătorie și** pentru fiecare an, aplicând metoda corespunzătoare dintre cele prezentate în anexa I partea B și calculând emisiile în conformitate cu anexa I partea A.

Amendamentul

Începând cu 1 ianuarie 2018, pe baza planului de monitorizare aprobat în conformitate cu articolul 13 alineatul (1), societățile monitorizează emisiile pentru fiecare navă, pentru fiecare an, aplicând metoda corespunzătoare dintre cele prezentate în anexa I partea B și calculând emisiile în conformitate cu anexa I partea A.

Or. en

Justificare

Informațiile pentru fiecare călătorie vor cauza sarcini administrative grave pentru transportul maritim pe distanță scurtă și se preferă o raportare a datelor agregate.

Amendamentul 158 **Georgios Koumoutsakos**

Propunere de regulament **Articolul 8**

Textul propus de Comisie

Începând cu 1 ianuarie 2018, pe baza planului de monitorizare aprobat în conformitate cu articolul 13 alineatul (1), societățile monitorizează emisiile pentru fiecare navă, pentru fiecare călătorie și pentru fiecare an, aplicând metoda corespunzătoare dintre cele prezentate în anexa I partea B și calculând emisiile în conformitate cu anexa I partea A.

Amendamentul

Începând cu 1 ianuarie 2018, pe baza planului de monitorizare aprobat în conformitate cu articolul 13 alineatul (1), societățile monitorizează emisiile pentru fiecare navă, pentru fiecare călătorie ***sau pentru fiecare lună sau etapă, în cazul navelor care realizează mai multe călătorii în perioade de timp scurte, și raportează*** pentru fiecare an, aplicând metoda corespunzătoare dintre cele prezentate în anexa I partea B și calculând emisiile în conformitate cu anexa I partea A.

Or. en

Amendamentul 159 **Esther de Lange**

Propunere de regulament **Articolul 8**

Textul propus de Comisie

Începând cu 1 ianuarie 2018, pe baza planului de monitorizare aprobat în conformitate cu articolul 13 alineatul (1), societățile monitorizează emisiile pentru fiecare navă, pentru fiecare călătorie și pentru fiecare an, aplicând metoda corespunzătoare dintre cele prezentate în

Amendamentul

Începând cu 1 ianuarie 2018, pe baza planului de monitorizare aprobat în conformitate cu articolul 13 alineatul (1), societățile monitorizează emisiile pentru fiecare navă, pentru fiecare călătorie ***sau pentru fiecare lună sau etapă, în cazul navelor care realizează mai multe***

anexa I partea B și calculând emisiile în conformitate cu anexa I partea A.

călătorii în perioade de timp scurte, și pentru fiecare an, aplicând metoda corespunzătoare dintre cele prezentate în anexa I partea B și calculând emisiile în conformitate cu anexa I partea A.

Or. en

Amendamentul 160
Satu Hassi

Propunere de regulament
Articolul 8

Textul propus de Comisie

Începând cu 1 ianuarie **2018**, pe baza planului de monitorizare aprobat în conformitate cu articolul 13 alineatul (1), societățile monitorizează emisiile pentru fiecare navă, pentru fiecare călătorie și pentru fiecare an, aplicând metoda corespunzătoare dintre cele prezentate în anexa I partea B și calculând emisiile în conformitate cu anexa I partea A.

Amendamentul

Începând cu 1 ianuarie **2016**, pe baza planului de monitorizare aprobat în conformitate cu articolul 13 alineatul (1), societățile monitorizează emisiile pentru fiecare navă, pentru fiecare călătorie și pentru fiecare an, aplicând metoda corespunzătoare dintre cele prezentate în anexa I partea B și calculând emisiile în conformitate cu anexa I partea A.

Or. en

Amendamentul 161
Kriton Arsenis, Andrea Zanoni, Corinne Lepage

Propunere de regulament
Articolul 8

Textul propus de Comisie

Începând cu 1 ianuarie **2018**, pe baza planului de monitorizare aprobat în conformitate cu articolul 13 alineatul (1), societățile monitorizează emisiile pentru fiecare navă, pentru fiecare călătorie și pentru fiecare an, aplicând metoda corespunzătoare dintre cele prezentate în anexa I partea B și calculând emisiile în

Amendamentul

Începând cu 1 ianuarie **2016**, pe baza planului de monitorizare aprobat în conformitate cu articolul 13 alineatul (1), societățile monitorizează emisiile pentru fiecare navă, pentru fiecare călătorie și pentru fiecare an, aplicând metoda corespunzătoare dintre cele prezentate în anexa I partea B și calculând emisiile în

conformitate cu anexa I partea A.

conformitate cu anexa I partea A.

Or. en

Amendamentul 162
Martin Callanan

Propunere de regulament
Articolul 9 – titlu

Textul propus de Comisie

Amendamentul

Monitorizarea per călătorie

Monitorizarea per călătorie *sau zilnică*

Or. en

Amendamentul 163
Christofer Fjellner

Propunere de regulament
Articolul 9 – partea introductivă

Textul propus de Comisie

Amendamentul

Pe baza planului de monitorizare aprobat în conformitate cu articolul 13 alineatul (1), pentru fiecare navă și pentru fiecare călătorie *înspre și dinspre* un port *aflat sub jurisdicția unui stat membru*, societățile monitorizează, în conformitate cu anexa I partea A și cu anexa II, următoarele informații:

Pe baza planului de monitorizare aprobat în conformitate cu articolul 13 alineatul (1), pentru fiecare navă și pentru fiecare călătorie *între un port al unui stat membru și un port al unei țări terțe*, societățile monitorizează, în conformitate cu anexa I partea A și cu anexa II, următoarele informații:

Or. en

Amendamentul 164
Christofer Fjellner

Propunere de regulament
Articolul 9 – litera b

Textul propus de Comisie

Amendamentul

(b) cantitățile și factorul de emisie pentru fiecare tip de combustibil consumat, per total **și în mod diferențiat în funcție de combustibilul utilizat în interiorul și în exteriorul zonelor de control al emisiilor;**

(b) cantitățile și factorul de emisie pentru fiecare tip de combustibil consumat, per total;

Or. en

Justificare

Această cerință ar spori în mod inutil sarcina administrativă a societăților.

Amendamentul 165
Martin Callanan

Propunere de regulament
Articolul 9 – litera b

Textul propus de Comisie

Amendamentul

(b) cantitățile și factorul de emisie pentru fiecare tip de combustibil **consumat, per total și în mod diferențiat în funcție de combustibilul utilizat în interiorul și în exteriorul zonelor de control al emisiilor;**

(b) cantitățile și factorul de emisie pentru fiecare tip de combustibil;

Or. en

Amendamentul 166
Vilja Savisaar-Toomast

Propunere de regulament
Articolul 9 – litera c

Textul propus de Comisie

Amendamentul

(c) CO₂ **emis;**

(c) CO₂, **SO_x și NO_x emise;**

Or. en

Amendamentul 167
Christofer Fjellner

Propunere de regulament
Articolul 9 – litera d

Textul propus de Comisie

Amendamentul

(d) distanța parcursă;

eliminat

Or. en

Justificare

Sistemul MRV ar trebui, în această etapă inițială, să acopere doar emisiile de CO₂. Sistemul ar putea fi extins cu alte informații relevante din punct de vedere climatic într-o etapă ulterioară. Există riscul ca cerințele UE în materie de eficiență a raportării în această etapă să împiedice dezvoltarea în cadrul OMI.

Amendamentul 168
Christofer Fjellner

Propunere de regulament
Articolul 9 – litera e

Textul propus de Comisie

Amendamentul

(e) timpul petrecut pe mare;

eliminat

Or. en

Justificare

Sistemul MRV ar trebui, în această etapă inițială, să acopere doar emisiile de CO₂. Sistemul ar putea fi extins cu alte informații relevante din punct de vedere climatic într-o etapă ulterioară. Există riscul ca cerințele UE în materie de eficiență a raportării în această etapă să împiedice dezvoltarea în cadrul OMI.

Amendamentul 169
Nils Torvalds

Propunere de regulament
Articolul 9 – litera e

Textul propus de Comisie

Amendamentul

(e) timpul petrecut pe mare;

eliminat

Or. en

Justificare

Pentru a estima CO₂ emis, nu este nevoie să se furnizeze informații privind transportul efectuat; distanța parcursă va furniza informații relevante și suficiente. În plus, informațiile privind marfa transportată și transportul efectuat sunt considerate informații sensibile ale societăților și, prin urmare, nu ar trebui să fie dezvăluite.

Amendamentul 170

Georgios Koumoutsakos

Propunere de regulament

Articolul 9 – litera e

Textul propus de Comisie

Amendamentul

(e) timpul petrecut pe mare;

eliminat

Or. en

Amendamentul 171

Georgios Koumoutsakos

Propunere de regulament

Articolul 9 – litera ea (nouă)

Textul propus de Comisie

Amendamentul

(ea) data și ora începerii și încheierii perioadelor în cursul cărora monitorizarea a fost suspendată din cauza unor situații de urgență cum ar fi activitățile de salvare;

Or. en

Amendamentul 172
Christofer Fjellner

Propunere de regulament
Articolul 9 – litera f

Textul propus de Comisie

Amendamentul

(f) marfa transportată;

eliminat

Or. en

Justificare

Sistemul MRV ar trebui, în această etapă inițială, să acopere doar emisiile de CO₂. Sistemul ar putea fi extins cu alte informații relevante din punct de vedere climatic într-o etapă ulterioară. Există riscul ca cerințele UE în materie de eficiență a raportării în această etapă să împiedice dezvoltarea în cadrul OMI.

Amendamentul 173
Nils Torvalds

Propunere de regulament
Articolul 9 – litera f

Textul propus de Comisie

Amendamentul

(f) marfa transportată;

eliminat

Or. en

Justificare

Pentru a estima CO₂ emis, nu este nevoie să se furnizeze informații privind transportul efectuat; distanța parcursă va furniza informații relevante și suficiente. În plus, informațiile privind marfa transportată și transportul efectuat sunt considerate informații sensibile ale societăților și, prin urmare, nu ar trebui să fie dezvăluite.

Amendamentul 174
Georgios Koumoutsakos

Propunere de regulament
Articolul 9 – litera f

Textul propus de Comisie

Amendamentul

(f) marfa transportată;

eliminat

Or. en

Amendamentul 175
Esther de Lange

Propunere de regulament
Articolul 9 – litera f

Textul propus de Comisie

Amendamentul

(f) marfa transportată;

eliminat

Or. en

Amendamentul 176
Vilja Savisaar-Toomast

Propunere de regulament
Articolul 9 – litera f

Textul propus de Comisie

Amendamentul

(f) marfa transportată;

(f) masa mărfii transportate;

Or. en

Amendamentul 177
Spyros Danellis

Propunere de regulament
Articolul 9 – litera f

Textul propus de Comisie

Amendamentul

(f) marfa transportată;

(f) tipul și cantitatea de marfă transportată;

Justificare

Atât tipul, cât și cantitatea de marfă transportată sunt relevante.

Amendamentul 178

Spyros Danellis

Propunere de regulament

Articolul 9 – litera fa (nouă)

Textul propus de Comisie

Amendamentul

(fa) condițiile meteorologice;

Justificare

Condițiile meteorologice sunt un indicator necesar pentru calcularea eficienței energetice.

Amendamentul 179

Christofer Fjellner

Propunere de regulament

Articolul 9 – litera g

Textul propus de Comisie

Amendamentul

(g) transportul efectuat.

eliminat

Justificare

Sistemul MRV ar trebui, în această etapă inițială, să acopere doar emisiile de CO₂. Sistemul ar putea fi extins cu alte informații relevante din punct de vedere climatic într-o etapă ulterioară. Există riscul ca cerințele UE în materie de eficiență a raportării în această etapă să împiedice dezvoltarea în cadrul OMI.

Amendamentul 180

Vilja Savisaar-Toomast

Propunere de regulament
Articolul 9 – litera g

Textul propus de Comisie

Amendamentul

(g) transportul efectuat.

eliminat

Or. en

Amendamentul 181
Nils Torvalds

Propunere de regulament
Articolul 9 – litera g

Textul propus de Comisie

Amendamentul

(g) transportul efectuat.

eliminat

Or. en

Justificare

Pentru a estima CO₂ emis, nu este nevoie să se furnizeze informații privind transportul efectuat; distanța parcursă va furniza informații relevante și suficiente. În plus, informațiile privind marfa transportată și transportul efectuat sunt considerate informații sensibile ale societăților și, prin urmare, nu ar trebui să fie dezvăluite.

Amendamentul 182
Georgios Koumoutsakos

Propunere de regulament
Articolul 9 – litera g

Textul propus de Comisie

Amendamentul

(g) transportul efectuat.

eliminat

Or. en

Amendamentul 183
Christofer Fjellner

Propunere de regulament
Articolul 9 – litera ga (nouă)

Textul propus de Comisie

Amendamentul

***(ga) pentru transportul maritim pe
distanță lungă care implică o serie de
escale în porturile UE, etapa europeană
ar trebui considerată o singură călătorie.***

Or. en

Amendamentul 184
Nils Torvalds

Propunere de regulament
Articolul 9 – litera ga (nouă)

Textul propus de Comisie

Amendamentul

***(ga) data și ora începerii și încheierii
perioadelor în cursul cărora
monitorizarea a fost suspendată din cauza
unor situații de urgență cum ar fi
activitățile de salvare.***

Or. en

Justificare

*Emisiile generate de o navă care participă la activități de căutare și salvare sau la alte
situații de urgență nu ar trebui să facă parte din domeniul de aplicare al regulamentului.*

Amendamentul 185
Esther de Lange

Propunere de regulament
Articolul 9 – litera ga (nouă)

Textul propus de Comisie

Amendamentul

(ga) în cazul în care monitorizarea a fost suspendată pentru o perioadă din cauza unor situații de urgență, de exemplu, activități de salvare, societățile monitorizează data și ora de începere și de încheiere ale acestor perioade.

Or. en

Amendamentul 186
Christofer Fjellner

Propunere de regulament
Articolul 9 – paragraful 1 a (nou)

Textul propus de Comisie

Amendamentul

Prin derogare de la primul paragraf, navele care operează exclusiv în domeniul de aplicare al prezentului regulament sunt exceptate de la monitorizarea emisiilor pentru fiecare călătorie.

Or. en

Amendamentul 187
Martin Callanan

Propunere de regulament
Articolul 9 – paragraful 1 b (nou)

Textul propus de Comisie

Amendamentul

Monitorizarea zilnică este posibilă numai atunci când nava parcurge aceeași rută de mai multe ori. Raportul ar trebui, prin urmare, să conțină numărul de călătorii cu totaluri pentru ziua pentru care se realizează raportul.

Or. en

Justificare

Pentru un trafic programat pe aceeași rută, atunci când este realizat de mai multe ori pe zi, ar trebui să se introducă o excepție de la raportarea „per călătorie”. Ar trebui să se indice doar cifrele totale pentru ziua pentru care se realizează raportul. O excepție similară se poate găsi în Directivele 2000/59/CE și 2002/59/CE.

Amendamentul 188
Christofer Fjellner

Propunere de regulament
Articolul 10 – litera a

Textul propus de Comisie

(a) cantitățile și factorul de emisie pentru fiecare tip de combustibil consumat, per total **și în mod diferențiat în funcție de combustibilul utilizat în interiorul și în exteriorul zonelor de control al emisiilor;**

Amendamentul

(a) cantitățile și factorul de emisie pentru fiecare tip de combustibil consumat, per total;

Or. en

Justificare

Această cerință ar spori în mod inutil sarcina administrativă a societăților.

Amendamentul 189
Martin Callanan

Propunere de regulament
Articolul 10 – litera a

Textul propus de Comisie

(a) cantitățile și factorul de emisie pentru fiecare tip de combustibil consumat, **per total și în mod diferențiat în funcție de combustibilul utilizat în interiorul și în exteriorul zonelor de control al emisiilor;**

Amendamentul

(a) cantitățile și factorul de emisie pentru fiecare tip de combustibil consumat;

Or. en

Amendamentul 190
Vilja Savisaar-Toomast

Propunere de regulament
Articolul 10 – litera b

Textul propus de Comisie

(b) CO₂ *total emis*;

Amendamentul

(b) CO₂, *SO_x și NO_x total emise*;

Or. en

Amendamentul 191
Vilja Savisaar-Toomast

Propunere de regulament
Articolul 10 – litera c

Textul propus de Comisie

(c) emisiile de CO₂ agregate generate de toate călătoriile între porturi aflate sub jurisdicția unui stat membru;

Amendamentul

(c) emisiile de CO₂, *SO_x și NO_x* agregate generate de toate călătoriile între porturi aflate sub jurisdicția unui stat membru;

Or. en

Amendamentul 192
Sabine Wils

Propunere de regulament
Articolul 10 – litera c

Textul propus de Comisie

(c) emisiile de CO₂ agregate generate de toate călătoriile între porturi aflate sub jurisdicția unui stat membru;

Amendamentul

(c) emisiile de CO₂ agregate generate de toate călătoriile între porturi aflate sub jurisdicția unui stat membru *pentru fiecare călătorie pe fiecare rută*;

Or. de

Justificare

Completarea privind rutele este necesară pentru a putea solicita informații legate de emisii

pentru fiecare rută în parte.

Amendamentul 193
Vilja Savisaar-Toomast

Propunere de regulament
Articolul 10 – litera d

Textul propus de Comisie

(d) emisiile de CO₂ agregate generate de toate călătoriile care au pornit din porturi aflate sub jurisdicția unui stat membru;

Amendamentul

(d) emisiile de CO₂, **SO_x** și **NO_x** agregate generate de toate călătoriile care au pornit din porturi aflate sub jurisdicția unui stat membru;

Or. en

Amendamentul 194
Sabine Wils

Propunere de regulament
Articolul 10 – litera d

Textul propus de Comisie

(d) emisiile de CO₂ agregate generate de toate călătoriile care au pornit din porturi aflate sub jurisdicția unui stat membru;

Amendamentul

(d) emisiile de CO₂ agregate generate de toate călătoriile care au pornit din porturi aflate sub jurisdicția unui stat membru
pentru fiecare călătorie pe fiecare rută;

Or. de

Justificare

Completarea privind rutele este necesară pentru a putea solicita informații legate de emisii pentru fiecare rută în parte.

Amendamentul 195
Vilja Savisaar-Toomast

Propunere de regulament
Articolul 10 – litera e

Textul propus de Comisie

(e) emisiile de CO₂ agregate generate de toate călătoriile spre porturi aflate sub jurisdicția unui stat membru;

Amendamentul

(e) emisiile de CO₂, **SO_x** și **NO_x** agregate generate de toate călătoriile spre porturi aflate sub jurisdicția unui stat membru;

Or. en

Amendamentul 196
Sabine Wils

Propunere de regulament
Articolul 10 – litera e

Textul propus de Comisie

(e) emisiile de CO₂ agregate generate de toate călătoriile spre porturi aflate sub jurisdicția unui stat membru;

Amendamentul

(e) emisiile de CO₂ agregate generate de toate călătoriile spre porturi aflate sub jurisdicția unui stat membru **pentru fiecare călătorie pe fiecare rută**;

Or. de

Justificare

Completarea privind rutele este necesară pentru a putea solicita informații legate de emisii pentru fiecare rută în parte.

Amendamentul 197
Vilja Savisaar-Toomast

Propunere de regulament
Articolul 10 – litera f

Textul propus de Comisie

(f) emisiile de CO₂ generate în interiorul porturilor aflate sub jurisdicția unui stat membru, la dană;

Amendamentul

(f) emisiile de CO₂, **SO_x** și **NO_x** generate în interiorul porturilor aflate sub jurisdicția unui stat membru, la dană;

Or. en

Amendamentul 198
Christofer Fjellner

Propunere de regulament
Articolul 10 – litera g

Textul propus de Comisie

Amendamentul

(g) distanța totală parcursă;

eliminat

Or. en

Justificare

Sistemul MRV ar trebui, în această etapă inițială, să acopere doar emisiile de CO₂. Sistemul ar putea fi extins cu alte informații relevante din punct de vedere climatic într-o etapă ulterioară. Există riscul ca cerințele UE în materie de eficiență a raportării în această etapă să împiedice dezvoltarea în cadrul OMI.

Amendamentul 199
Christofer Fjellner

Propunere de regulament
Articolul 10 – litera h

Textul propus de Comisie

Amendamentul

(h) timpul total petrecut pe mare;

eliminat

Or. en

Justificare

Sistemul MRV ar trebui, în această etapă inițială, să acopere doar emisiile de CO₂. Sistemul ar putea fi extins cu alte informații relevante din punct de vedere climatic într-o etapă ulterioară. Există riscul ca cerințele UE în materie de eficiență a raportării în această etapă să împiedice dezvoltarea în cadrul OMI.

Amendamentul 200
Nils Torvalds

Propunere de regulament
Articolul 10 – litera h

Textul propus de Comisie

Amendamentul

(h) timpul total petrecut pe mare;

eliminat

Or. en

Justificare

Pentru a estima CO₂ emis, nu este nevoie să se furnizeze informații privind transportul efectuat; distanța parcursă va furniza informații relevante și suficiente. În plus, informațiile privind marfa transportată și transportul efectuat sunt considerate informații sensibile ale societăților și, prin urmare, nu ar trebui să fie dezvăluite.

Amendamentul 201

Georgios Koumoutsakos

Propunere de regulament

Articolul 10 – litera h

Textul propus de Comisie

Amendamentul

(h) timpul total petrecut pe mare;

eliminat

Or. en

Amendamentul 202

Christofer Fjellner

Propunere de regulament

Articolul 10 – litera i

Textul propus de Comisie

Amendamentul

(i) transportul total efectuat;

eliminat

Or. en

Justificare

Sistemul MRV ar trebui, în această etapă inițială, să acopere doar emisiile de CO₂. Sistemul ar putea fi extins cu alte informații relevante din punct de vedere climatic într-o etapă ulterioară. Există riscul ca cerințele UE în materie de eficiență a raportării în această etapă să împiedice dezvoltarea în cadrul OMI.

Amendamentul 203
Vilja Savisaar-Toomast

Propunere de regulament
Articolul 10 – litera i

Textul propus de Comisie

Amendamentul

(i) transportul total efectuat;

eliminat

Or. en

Amendamentul 204
Nils Torvalds

Propunere de regulament
Articolul 10 – litera i

Textul propus de Comisie

Amendamentul

(i) transportul total efectuat;

eliminat

Or. en

Justificare

Pentru a estima CO₂ emis, nu este nevoie să se furnizeze informații privind transportul efectuat; distanța parcursă va furniza informații relevante și suficiente. În plus, informațiile privind marfa transportată și transportul efectuat sunt considerate informații sensibile ale societăților și, prin urmare, nu ar trebui să fie dezvăluite.

Amendamentul 205
Georgios Koumoutsakos

Propunere de regulament
Articolul 10 – litera i

Textul propus de Comisie

Amendamentul

(i) transportul total efectuat;

eliminat

Or. en

Amendamentul 206
Christofer Fjellner

Propunere de regulament
Articolul 10 – litera j

Textul propus de Comisie

Amendamentul

(j) eficiența energetică medie.

eliminat

Or. en

Justificare

Sistemul MRV ar trebui, în această etapă inițială, să acopere doar emisiile de CO₂. Sistemul ar putea fi extins cu alte informații relevante din punct de vedere climatic într-o etapă ulterioară. Există riscul ca cerințele UE în materie de eficiență a raportării în această etapă să împiedice dezvoltarea în cadrul OMI.

Amendamentul 207
Christofer Fjellner

Propunere de regulament
Articolul 11 – alineatul 1

Textul propus de Comisie

Amendamentul

(1) Începând din 2019, până la data de 30 aprilie a fiecărui an, societățile transmit Comisiei și **autoritățile** statelor de pavilion în cauză un raport de emisii referitor la **emisii și la alte informații relevante din punct de vedere climatic** pentru întreaga perioadă de raportare și pentru fiecare navă aflată în responsabilitatea lor, raport verificat și considerat satisfăcător de un verificador, în conformitate cu cerințele menționate la articolul 14.

(1) Începând din 2019, până la data de 30 aprilie a fiecărui an, societățile transmit Comisiei și **autorităților** statelor de pavilion în cauză un raport de emisii referitor la **emisiile de CO₂** pentru întreaga perioadă de raportare și pentru fiecare navă aflată în responsabilitatea lor, raport verificat și considerat satisfăcător de un verificador, în conformitate cu cerințele menționate la articolul 14.

Or. en

Justificare

Sistemul MRV ar trebui, în această etapă inițială, să acopere doar emisiile de CO₂. Sistemul

ar putea fi extins cu alte informații relevante din punct de vedere climatic într-o etapă ulterioară. Există riscul ca cerințele UE în materie de eficiență a raportării în această etapă să împiedice dezvoltarea în cadrul OMI.

Amendamentul 208

Nils Torvalds

Propunere de regulament

Articolul 11 – alineatul 1

Textul propus de Comisie

(1) Începând din 2019, până la data de 30 aprilie a fiecărui an, societățile transmit Comisiei și **autoritățile** statelor de pavilion în cauză un raport de emisii referitor la emisii și la alte informații relevante din punct de vedere climatic pentru întreaga perioadă de raportare și pentru fiecare navă aflată în responsabilitatea lor, raport verificat și considerat satisfăcător de un verficator, în conformitate cu cerințele menționate la articolul 14.

Amendamentul

(1) Începând din 2019, până la data de 30 aprilie a fiecărui an, societățile transmit Comisiei și **autorităților** statelor de pavilion în cauză un raport de emisii referitor la **emisii** pentru întreaga perioadă de raportare și pentru fiecare navă aflată în responsabilitatea lor, raport verificat și considerat satisfăcător de un verficator, în conformitate cu cerințele menționate la articolul 14.

Or. en

Amendamentul 209

Satu Hassi

Propunere de regulament

Articolul 11 – alineatul 1

Textul propus de Comisie

(1) Începând din **2019**, până la data de 30 aprilie a fiecărui an, societățile transmit Comisiei și **autoritățile** statelor de pavilion în cauză un raport de emisii referitor la emisii și la alte informații relevante din punct de vedere climatic pentru întreaga perioadă de raportare și pentru fiecare navă aflată în responsabilitatea lor, raport verificat și considerat satisfăcător de un verficator, în conformitate cu cerințele

Amendamentul

(1) Începând din **2017**, până la data de 30 aprilie a fiecărui an, societățile transmit Comisiei și **autorităților** statelor de pavilion în cauză un raport de emisii referitor la emisii și la alte informații relevante din punct de vedere climatic pentru întreaga perioadă de raportare și pentru fiecare navă aflată în responsabilitatea lor, raport verificat și considerat satisfăcător de un verficator, în

menționate la articolul 14.

conformitate cu cerințele menționate la articolul 14.

Or. en

Amendamentul 210

Kriton Arsenis, Andrea Zaroni, Corinne Lepage

Propunere de regulament

Articolul 11 – alineatul 1

Textul propus de Comisie

(1) Începând din **2019**, până la data de 30 aprilie a fiecărui an, societățile transmit Comisiei și **autoritățile** statelor de pavilion în cauză un raport de emisii referitor la emisii și la alte informații relevante din punct de vedere climatic pentru întreaga perioadă de raportare și pentru fiecare navă aflată în responsabilitatea lor, raport verificat și considerat satisfăcător de un verificador, în conformitate cu cerințele menționate la articolul 14.

Amendamentul

(1) Începând din **2017**, până la data de 30 aprilie a fiecărui an, societățile transmit Comisiei și **autorităților** statelor de pavilion în cauză un raport de emisii referitor la emisii și la alte informații relevante din punct de vedere climatic pentru întreaga perioadă de raportare și pentru fiecare navă aflată în responsabilitatea lor, raport verificat și considerat satisfăcător de un verificador, în conformitate cu cerințele menționate la articolul 14.

Or. en

Amendamentul 211

Georgios Koumoutsakos

Propunere de regulament

Articolul 11 – alineatul 1

Textul propus de Comisie

(1) Începând din 2019, până la data de 30 aprilie a fiecărui an, societățile transmit Comisiei și **autoritățile** statelor de pavilion în cauză un raport de emisii referitor la emisii și la alte informații relevante **din punct de vedere climatic** pentru întreaga perioadă de raportare și pentru fiecare navă aflată în responsabilitatea lor, raport

Amendamentul

(1) Începând din 2019, până la data de 30 aprilie a fiecărui an, societățile transmit Comisiei și **autorităților** statelor de pavilion în cauză un raport de emisii referitor la emisii și la alte informații relevante pentru întreaga perioadă de raportare și pentru fiecare navă aflată în responsabilitatea lor, raport verificat și

verificat și considerat satisfăcător de un verificator, în conformitate cu cerințele menționate la articolul 14.

considerat satisfăcător de un verificator, în conformitate cu cerințele menționate la articolul 14.

Or. en

Amendamentul 212

Nils Torvalds, Vilja Savisaar-Toomast

Propunere de regulament

Articolul 11 – alineatul 3 – litera a – punctul iiiia (nouă)

Textul propus de Comisie

Amendamentul

(iiiia) clasa de gheață a navei;

Or. en

Amendamentul 213

Christofer Fjellner

Propunere de regulament

Articolul 11 – alineatul 3 – litera a – punctul iv

Textul propus de Comisie

Amendamentul

(iv) eficiența tehnică a navei [Indicele eficienței energetice de proiectare (EEDI) **sau valoarea estimată a indicelui (EIV)** în conformitate cu Rezoluția MEPC.215 (63) a OMI, după caz]

(iv) eficiența tehnică a navei [Indicele eficienței energetice de proiectare (EEDI) în conformitate cu Rezoluția MEPC.215 (63) a OMI, după caz];

Or. en

Amendamentul 214

Kriton Arsenis, Andrea Zanoni, Corinne Lepage

Propunere de regulament

Articolul 11 – alineatul 3 – litera a – punctul iva (nou)

Textul propus de Comisie

Amendamentul

(iva) eficiența tehnică certificată a navei exprimată de Indicele eficienței energetice de proiectare (EEDI) dacă este cazul pentru tipul de navă relevant;

Or. en

Amendamentul 215
Martin Callanan

Propunere de regulament
Articolul 11 – alineatul 3 – litera a – punctul ix

Textul propus de Comisie

Amendamentul

(ix) adresa, numărul de telefon, **numărul de fax** și adresa de e-mail ale unei persoane de contact;

(ix) adresa, numărul de telefon și adresa de e-mail ale unei persoane de contact;

Or. en

Amendamentul 216
Christofer Fjellner

Propunere de regulament
Articolul 13 – alineatul 3

Textul propus de Comisie

Amendamentul

(3) **In** special, verficatorul se asigură că **emisiile și celelalte informații relevante din punct de vedere climatic** incluse în raportul de emisii au fost determinate în conformitate cu articolele 8, 9 și 10 și cu planul de monitorizare prevăzut la articolul 6. De asemenea, verficatorul se asigură că emisiile **și celelalte informații relevante din punct de vedere climatic** declarate în rapoarte sunt consecvente cu datele calculate din alte surse în conformitate cu anexele I și II.

(3) **În** special, verficatorul se asigură că emisiile **de CO₂** incluse în raportul de emisii au fost determinate în conformitate cu articolele 8, 9 și 10 și cu planul de monitorizare prevăzut la articolul 6. De asemenea, verficatorul se asigură că emisiile **de CO₂** declarate în rapoarte sunt consecvente cu datele calculate din alte surse în conformitate cu anexele I și II.

Amendamentul 217
Nils Torvalds

Propunere de regulament
Articolul 13 – alineatul 3

Textul propus de Comisie

(3) **In** special, verificatorul se asigură că emisiile **și celelalte informații relevante din punct de vedere climatic** incluse în raportul de emisii au fost determinate în conformitate cu articolele 8, 9 și 10 și cu planul de monitorizare prevăzut la articolul 6. De asemenea, verificatorul se asigură că emisiile **și celelalte informații relevante din punct de vedere climatic** declarate în rapoarte sunt consecvente cu datele calculate din alte surse în conformitate cu anexele I și II.

Amendamentul

(3) **În** special, verificatorul se asigură că emisiile incluse în raportul de emisii au fost determinate în conformitate cu articolele 8, 9 și 10 și cu planul de monitorizare prevăzut la articolul 6. De asemenea, verificatorul se asigură că emisiile declarate în rapoarte sunt consecvente cu datele calculate din alte surse în conformitate cu anexele I și II.

Amendamentul 218
Georgios Koumoutsakos

Propunere de regulament
Articolul 13 – alineatul 3

Textul propus de Comisie

(3) **In** special, verificatorul se asigură că emisiile și celelalte informații relevante **din punct de vedere climatic** incluse în raportul de emisii au fost determinate în conformitate cu articolele 8, 9 și 10 și cu planul de monitorizare prevăzut la articolul 6. De asemenea, verificatorul se asigură că emisiile și celelalte informații relevante **din punct de vedere climatic** declarate în rapoarte sunt consecvente cu datele calculate din alte surse în

Amendamentul

(3) **În** special, verificatorul se asigură că emisiile și celelalte informații relevante incluse în raportul de emisii au fost determinate în conformitate cu articolele 8, 9 și 10 și cu planul de monitorizare prevăzut la articolul 6. De asemenea, verificatorul se asigură că emisiile și celelalte informații relevante declarate în rapoarte sunt consecvente cu datele calculate din alte surse în conformitate cu anexele I și II.

conformitate cu anexele I și II.

Or. en

Amendamentul 219

Kriton Arsenis, Andrea Zanoni, Corinne Lepage

Propunere de regulament

Articolul 13 – alineatul 7 a (nou)

Textul propus de Comisie

Amendamentul

(7a) În cazul în care verificatorul identifică domenii de îmbunătățire a performanței societății în ceea ce privește monitorizarea și raportarea emisiilor, inclusiv în ceea ce privește obținerea unei precizii mai mari și sporirea eficienței în monitorizare și raportare, acesta include în raportul de verificare recomandări de îmbunătățire.

Or. en

Amendamentul 220

Christofer Fjellner

Propunere de regulament

Articolul 14 – alineatul 2 – litera e

Textul propus de Comisie

Amendamentul

(e) calculele care au dus la determinarea eficienței energetice.

eliminat

Or. en

Amendamentul 221

Nils Torvalds

Propunere de regulament

Articolul 15 – alineatul 1

Textul propus de Comisie

Amendamentul

(1) Verificatorul identifică potențialele riscuri legate de procesul de monitorizare și raportare, comparând emisiile raportate cu datele estimative bazate pe datele rezultate din monitorizarea navelor și pe caracteristicile navelor, precum puterea instalată a motorului. Dacă se constată devieri semnificative, verificatorul efectuează analize suplimentare.

eliminat

Or. en

Justificare

Procedura de verificare descrisă ar trebui să fie o opțiune pentru societate în vederea monitorizării emisiilor și, prin urmare, se sugerează eliminarea sa.

Amendamentul 222

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

Propunere de regulament

Articolul 15 – alineatul 2 a (nou)

Textul propus de Comisie

Amendamentul

(2a) Verificatorul își desfășoară activitățile cu profesionalism, temeinic și obiectiv și înțelege:

(a) dispozițiile prezentului regulament, precum și standardele și normele relevante adoptate de Comisie în conformitate cu articolul 15 alineatul (5);

(b) actele cu putere de lege și actele administrative relevante pentru activitățile care fac obiectul verificării și

(c) generarea tuturor informațiilor legate de colectarea, măsurarea, calcularea și raportarea datelor referitoare la emisii la bordul navelor.

Or. en

Amendamentul 223
Nils Torvalds

Propunere de regulament
Articolul 16 – alineatul 1

Textul propus de Comisie

(1) Un verificator care evaluează planurile de monitorizare și rapoartele de emisii și eliberează documentele de verificare și de conformitate menționate la articolele 13 și 17 este acreditat pentru activități din domeniul de aplicare al prezentului regulament de către un organism național de acreditare în temeiul Regulamentului (CE) nr. 765/2008.

Amendamentul

(1) Un verificator, **în cazul în care nu este o agenție intraguvernamentală**, care evaluează planurile de monitorizare și rapoartele de emisii și eliberează documentele de verificare și de conformitate menționate la articolele 13 și 17 este acreditat pentru activități din domeniul de aplicare al prezentului regulament de către un organism național de acreditare în temeiul Regulamentului (CE) nr. 765/2008.

Or. en

Justificare

Justificarea domeniului de aplicare al articolului nu ar trebui să includă verificatorii care se află sub jurisdicție guvernamentală.

Amendamentul 224
Satu Hassi

Propunere de regulament
Capitolul IIIa (nou)

Textul propus de Comisie

Amendamentul

CAPITOLUL IIIa

**MĂSURI DE REDUCERE A
IMPACTULUI CLIMATIC AL
TRANSPORTULUI MARITIM**

Articolul 16a

Responsabilitatea pentru emisii

(1) Începând cu 2019, dacă nu este în

funcțiune un mecanism de reducere a impactului climatic al transportului maritim până atunci, societățile predau certificatele emise în temeiul Directivei 2003/87/CE autorităților competente ale statelor membre pentru o anulare egală cu emisiile lor generate în călătoriile înspre porturile UE pe parcursul anului calendaristic precedent, astfel cum sunt verificate în conformitate cu articolul 15, până la data de 30 aprilie a fiecărui an.

(2) Prin derogare de la alineatul (1), societățile pot, în schimb, să facă o contribuție echivalentă cu privire la călătoriile lor înspre porturile UE la Fondul verde pentru climă instituit în temeiul CCONUSC, pe baza unui preț de 25 EUR/tonă de CO₂ echivalent care crește în mod liniar cu 3 EUR în fiecare an.

(3) Comisia este împuternicită să adopte acte delegate în conformitate cu articolul 24 în vederea specificării suplimentare a obligațiilor de la alineatul (1) și a modalităților de aplicare a derogării prevăzute la alineatul (2).

Or. en

Amendamentul 225

Satu Hassi

Propunere de regulament

Articolul 18

Textul propus de Comisie

Începând cu 30 iunie **2019**, navele care sosesc în, se află în sau pleacă dintr-un port aflat sub jurisdicția unui stat membru păstrează la bord un document valabil de certificare a conformității navei cu obligațiile de raportare și monitorizare pentru perioada de raportare în cauză,

Amendamentul

Începând cu 30 iunie **2017**, navele care sosesc în, se află în sau pleacă dintr-un port aflat sub jurisdicția unui stat membru păstrează la bord un document valabil de certificare a conformității navei cu obligațiile de raportare și monitorizare pentru perioada de raportare în cauză,

eliberat în conformitate cu articolul 17.

eliberat în conformitate cu articolul 17.

Or. en

Amendamentul 226

Kriton Arsenis, Andrea Zanoni, Corinne Lepage

Propunere de regulament

Articolul 18

Textul propus de Comisie

Începând cu 30 iunie **2019**, navele care sosesc în, se află în sau pleacă dintr-un port aflat sub jurisdicția unui stat membru păstrează la bord un document valabil de certificare a conformității navei cu obligațiile de raportare și monitorizare pentru perioada de raportare în cauză, eliberat în conformitate cu articolul 17.

Amendamentul

Începând cu 30 iunie **2017**, navele care sosesc în, se află în sau pleacă dintr-un port aflat sub jurisdicția unui stat membru păstrează la bord un document valabil de certificare a conformității navei cu obligațiile de raportare și monitorizare pentru perioada de raportare în cauză, eliberat în conformitate cu articolul 17.

Or. en

Amendamentul 227

Sabine Wils

Propunere de regulament

Articolul 18

Textul propus de Comisie

Începând cu 30 iunie **2019**, navele care sosesc în, se află în sau pleacă dintr-un port aflat sub jurisdicția unui stat membru păstrează la bord un document valabil de certificare a conformității navei cu obligațiile de raportare și monitorizare pentru perioada de raportare în cauză, eliberat în conformitate cu articolul 17.

Amendamentul

Începând cu 30 iunie **2017**, navele care sosesc în, se află în sau pleacă dintr-un port aflat sub jurisdicția unui stat membru păstrează la bord un document valabil de certificare a conformității navei cu obligațiile de raportare și monitorizare pentru perioada de raportare în cauză, eliberat în conformitate cu articolul 17.

Or. en

Justificare

Un interval de timp mai ambițios pare rezonabil.

Amendamentul 228

Spyros Danellis

Propunere de regulament

Articolul 19 – alineatul 3 a (nou)

Textul propus de Comisie

Amendamentul

(3a) Pe parcursul vizitelor și inspecțiilor întreprinse de Agenția Europeană pentru Siguranța Maritimă (EMSA) pentru a monitoriza punerea în aplicare a Directivei 2009/16/CE privind controlul statului portului, agenția monitorizează, de asemenea, aplicarea alineatelor (1), (2) și (3) de către autoritățile competente ale statelor membre și raportează Comisiei.

Or. en

Justificare

EMSA întreprinde deja 4-6 vizite pe an în statele membre pentru a evalua punerea în aplicare a regimului de control al statului portului.

Amendamentul 229

Georgios Koumoutsakos

Propunere de regulament

Articolul 20 – alineatul 1

Textul propus de Comisie

Amendamentul

(1) Statele membre instituie un sistem de penalizări pentru neîndeplinirea cerințelor de monitorizare și raportare prevăzut la articolele 8-12 și iau toate măsurile necesare pentru a se asigura că penalizările respective sunt aplicate. Penalizările prevăzute ***nu sunt mai puțin aspre decât cele prevăzute în legislația națională***

(1) Statele membre instituie un sistem de penalizări pentru neîndeplinirea cerințelor de monitorizare și raportare prevăzut la articolele 8-12 și iau toate măsurile necesare pentru a se asigura că penalizările respective sunt aplicate. Penalizările prevăzute sunt eficiente, proporționale și descurajante. Statele membre notifică

referitoare la emisiile de gaze cu efect de seră pentru cazurile de neîndeplinire a obligațiilor de raportare de către operatori și sunt eficace, proporționale și descurajante. Statele membre notifică aceste dispoziții Comisiei până la 1 iulie 2017 și notifică fără întârziere Comisiei orice modificare ulterioară care afectează aceste dispoziții.

aceste dispoziții Comisiei până la 1 iulie 2017 și notifică fără întârziere Comisiei orice modificare ulterioară care afectează aceste dispoziții.

Or. en

Amendamentul 230

Kriton Arsenis, Andrea Zaroni, Corinne Lepage

Propunere de regulament

Articolul 20 – alineatul 1

Textul propus de Comisie

(1) Statele membre instituie un sistem de penalizări pentru neîndeplinirea cerințelor de monitorizare și raportare prevăzut la articolele 8-12 și iau toate măsurile necesare pentru a se asigura că penalizările respective sunt aplicate. Penalizările prevăzute nu sunt mai puțin aspre decât cele prevăzute în legislația națională referitoare la emisiile de gaze cu efect de seră pentru cazurile de neîndeplinire a obligațiilor de raportare de către operatori și sunt eficace, proporționale și descurajante. Statele membre notifică aceste dispoziții Comisiei până la 1 iulie **2017** și notifică fără întârziere Comisiei orice modificare ulterioară care afectează aceste dispoziții.

Amendamentul

(1) Statele membre instituie un sistem de penalizări pentru neîndeplinirea cerințelor de monitorizare și raportare prevăzut la articolele 8-12 și iau toate măsurile necesare pentru a se asigura că penalizările respective sunt aplicate. Penalizările prevăzute nu sunt mai puțin aspre decât cele prevăzute în legislația națională referitoare la emisiile de gaze cu efect de seră pentru cazurile de neîndeplinire a obligațiilor de raportare de către operatori și sunt eficace, proporționale și descurajante. Statele membre notifică aceste dispoziții Comisiei până la 1 iulie **2015** și notifică fără întârziere Comisiei orice modificare ulterioară care afectează aceste dispoziții.

Or. en

Amendamentul 231

Nils Torvalds

Propunere de regulament
Articolul 21

Textul propus de Comisie

Amendamentul

Articolul 21

eliminat

Publicarea informațiilor

(1) Până la data de 30 iunie a fiecărui an, Comisia pune la dispoziția publicului datele privind emisiile raportate în conformitate cu articolul 11 și informațiile referitoare la îndeplinirea de către societate a cerințelor de monitorizare și raportare prevăzute la articolele 11 și 17.

(2) Publicarea menționată la alineatul (1) include următoarele informații:

(a) identitatea navei (numele, numărul de înregistrare OMI și portul de înmatriculare sau portul de origine);

(b) identitatea proprietarului navei (numele și adresa proprietarului și locul principal de desfășurare a activității acestuia);

(c) eficiența tehnică a navei (EEDI sau EIV, după caz);

(d) emisiile anuale de CO₂;

(e) consumul anual total de combustibil în cazul călătoriilor care fac obiectul prezentului regulament;

(f) consumul anual mediu de combustibil și emisiile anuale medii de gaze cu efect de seră per distanță parcursă în cazul călătoriilor care fac obiectul prezentului regulament;

(g) consumul anual mediu de combustibil și emisiile anuale medii de gaze cu efect de seră per distanță parcursă și marfa transportată în cazul călătoriilor care fac obiectul prezentului regulament;

(h) timpul anual total petrecut pe mare în cazul călătoriilor care fac obiectul prezentului regulament;

- (i) metodologia de monitorizare aplicată;*
- (j) data emiterii și data expirării documentului de conformitate;*
- (k) identitatea verficatorului care a aprobat raportul de emisii.*
- (3) Comisia publică un raport anual privind emisiile și alte informații relevante din punct de vedere climatic provenite din sectorul transportului maritim.*
- (4) EMSA sprijină Comisia în activitatea sa de punere în aplicare a dispozițiilor de la articolele 11, 12, 17 și 21 din prezentul regulament, în conformitate cu Regulamentul (CE) nr. 1406/2002 al Parlamentului European și al Consiliului²⁷.*

²⁷ JO L 208, 5.8.2002, p. 1.

Or. en

Justificare

Articolul sugerează că informațiile sensibile ale societăților de transport maritim ar trebui publicate și se sugerează eliminarea sa.

Amendamentul 232
Georgios Koumoutsakos

Propunere de regulament
Articolul 21

Textul propus de Comisie

Amendamentul

Articolul 21

eliminat

Publicarea informațiilor

(1) Până la data de 30 iunie a fiecărui an, Comisia pune la dispoziția publicului datele privind emisiile raportate în conformitate cu articolul 11 și informațiile referitoare la îndeplinirea de către societate a cerințelor de monitorizare și raportare prevăzute la

articolele 11 și 17.

(2) Publicarea menționată la alineatul (1) include următoarele informații:

(a) identitatea navei (numele, numărul de înregistrare OMI și portul de înmatriculare sau portul de origine);

(b) identitatea proprietarului navei (numele și adresa proprietarului și locul principal de desfășurare a activității acestuia);

(c) eficiența tehnică a navei (EEDI sau EIV, după caz);

(d) emisiile anuale de CO₂;

(e) consumul anual total de combustibil în cazul călătoriilor care fac obiectul prezentului regulament;

(f) consumul anual mediu de combustibil și emisiile anuale medii de gaze cu efect de seră per distanță parcursă în cazul călătoriilor care fac obiectul prezentului regulament;

(g) consumul anual mediu de combustibil și emisiile anuale medii de gaze cu efect de seră per distanță parcursă și marfa transportată în cazul călătoriilor care fac obiectul prezentului regulament;

(h) timpul anual total petrecut pe mare în cazul călătoriilor care fac obiectul prezentului regulament;

(i) metodologia de monitorizare aplicată;

(j) data emiterii și data expirării documentului de conformitate;

(k) identitatea verficatorului care a aprobat raportul de emisii.

(3) Comisia publică un raport anual privind emisiile și alte informații relevante din punct de vedere climatic provenite din sectorul transportului maritim.

(4) EMSA sprijină Comisia în activitatea sa de punere în aplicare a dispozițiilor de la articolele 11, 12, 17 și 21 din prezentul regulament, în conformitate cu

**Regulamentul (CE) nr. 1406/2002 al
Parlamentului European și al
Consiliului²⁷.**

²⁷ JO L 208, 5.8.2002, p. 1.

Or. en

**Amendamentul 233
Martin Callanan**

**Propunere de regulament
Articolul 21 – alineatul 2 – litera c**

Textul propus de Comisie

Amendamentul

**(c) eficiența tehnică a navei (EEDI sau
EIV, după caz);**

eliminat

Or. en

**Amendamentul 234
Kriton Arsenis, Andrea Zaroni, Corinne Lepage**

**Propunere de regulament
Articolul 21 – alineatul 2 – litera ca (nouă)**

Textul propus de Comisie

Amendamentul

**(ca) eficiența tehnică a navei (EEDI dacă
este cazul pentru tipul de navă relevant);**

Or. en

**Amendamentul 235
Vilja Savisaar-Toomast**

**Propunere de regulament
Articolul 21 – alineatul 2 – litera d**

Textul propus de Comisie

Amendamentul

(d) emisiile anuale de CO₂;

(d) emisiile anuale de CO₂, **SO_x** și **NO_x**;

Or. en

Amendamentul 236

Christofer Fjellner

Propunere de regulament

Articolul 21 – alineatul 2 – litera f

Textul propus de Comisie

Amendamentul

(f) consumul anual mediu de combustibil și emisiile anuale medii de gaze cu efect de seră per distanță parcursă în cazul călătoriilor care fac obiectul prezentului regulament;

eliminat

Or. en

Amendamentul 237

Christofer Fjellner

Propunere de regulament

Articolul 21 – alineatul 2 – litera g

Textul propus de Comisie

Amendamentul

(g) consumul anual mediu de combustibil și emisiile anuale medii de gaze cu efect de seră per distanță parcursă și marfa transportată în cazul călătoriilor care fac obiectul prezentului regulament;

eliminat

Or. en

Amendamentul 238

Vilja Savisaar-Toomast

Propunere de regulament
Articolul 21 – alineatul 2 – litera g

Textul propus de Comisie

(g) consumul anual mediu de combustibil și emisiile anuale medii de gaze cu efect de seră per distanță parcursă și **marfa transportată** în cazul călătoriilor care fac obiectul prezentului regulament;

Amendamentul

(g) consumul anual mediu de combustibil și emisiile anuale medii de gaze cu efect de seră per distanță parcursă și **masa mărfii transportate** în cazul călătoriilor care fac obiectul prezentului regulament;

Or. en

Amendamentul 239
Christofer Fjellner

Propunere de regulament
Articolul 21 – alineatul 2 – litera h

Textul propus de Comisie

(h) timpul anual total petrecut pe mare în cazul călătoriilor care fac obiectul prezentului regulament;

Amendamentul

eliminat

Or. en

Amendamentul 240
Christofer Fjellner

Propunere de regulament
Articolul 21 – alineatul 3

Textul propus de Comisie

(3) Comisia publică un raport anual privind emisiile și **alte informații relevante din punct de vedere climatic** provenite din sectorul transportului maritim.

Amendamentul

(3) Comisia publică un raport anual privind emisiile **de CO₂** provenite din sectorul transportului maritim.

Or. en

Amendamentul 241
Georgios Koumoutsakos

Propunere de regulament
Articolul 22 – alineatul 3

Textul propus de Comisie

(3) Când se ajunge la un acord internațional privind adoptarea unor măsuri la nivel mondial pentru reducerea emisiilor de gaze cu efect de seră generate de transportul maritim, Comisia revizuieste prezentul regulament și, ***dacă este oportun, poate propune modificări ale prezentului regulament.***

Amendamentul

(3) Când se ajunge la un acord internațional privind adoptarea unor măsuri la nivel mondial pentru reducerea emisiilor de gaze cu efect de seră generate de transportul maritim, Comisia revizuieste prezentul regulament și ***asigură alinierea cu reglementările internaționale relevante stabilite de OMI.***

Or. en

Amendamentul 242
Kriton Arsenis, Andrea Zaroni, Judith A. Merkies, Corinne Lepage

Propunere de regulament
Articolul 22 – alineatul 3 a (nou)

Textul propus de Comisie

Amendamentul

(3a) În cazul în care nu se ajunge la un acord internațional asupra măsurilor la nivel mondial de reducere a emisiilor de gaze cu efect de seră în termen de trei ani de la prima publicare a informațiilor prevăzute la articolul 21, Comisia propune implementarea unui sistem de stabilire a prețurilor emisiilor maritime internaționale.

Or. en

Amendamentul 243
Christofer Fjellner

Propunere de regulament
Articolul 23

Textul propus de Comisie

Sub rezerva îndeplinirii condițiilor prevăzute la articolul 24, în măsura în care este vorba despre elemente neesențiale ale prezentului regulament, se acordă Comisiei competența de a adopta acte delegate în vederea suplimentării și modificării dispozițiilor din anexele I și II pentru a ține cont de dovezile științifice de actualitate disponibile, de datele relevante disponibile la bordul navelor, de normele internaționale relevante și de standardele acceptate la nivel internațional, pentru a identifica cele mai precise și eficiente metode de monitorizare a emisiilor și pentru a îmbunătăți acuratețea informațiilor solicitate în legătură cu monitorizarea și raportarea emisiilor.

Amendamentul

Sub rezerva îndeplinirii condițiilor prevăzute la articolul 24, în măsura în care este vorba despre elemente neesențiale ale prezentului regulament, se acordă Comisiei competența de a adopta acte delegate în vederea suplimentării și modificării dispozițiilor din anexele I și II pentru a ține cont de dovezile științifice de actualitate disponibile, de datele relevante disponibile la bordul navelor, de normele internaționale relevante și de standardele acceptate la nivel internațional, pentru a identifica cele mai precise și eficiente metode de monitorizare a emisiilor *de CO₂* și pentru a îmbunătăți acuratețea informațiilor solicitate în legătură cu monitorizarea și raportarea emisiilor *de CO₂*.

Or. en

Amendamentul 244
Georgios Koumoutsakos

Propunere de regulament
Articolul 23

Textul propus de Comisie

Sub rezerva îndeplinirii condițiilor prevăzute la articolul 24, în măsura în care este vorba despre elemente neesențiale ale prezentului regulament, se acordă Comisiei competența de a adopta acte delegate în vederea suplimentării și modificării dispozițiilor din anexele I și II ***pentru a ține cont de dovezile științifice de actualitate disponibile, de datele relevante disponibile la bordul navelor, de normele internaționale relevante și de standardele acceptate la nivel internațional, pentru a*** identifica cele mai precise și eficiente metode de monitorizare a emisiilor și

Amendamentul

Competența de a adopta acte delegate în vederea suplimentării și modificării dispozițiilor din anexele I și II ***se acordă pentru a alinia anexele cu reglementările internaționale relevante convenite de OMI, cu scopul de a asigura conformitatea cu reglementările*** internaționale ***într-un efort de*** a identifica cele mai precise și eficiente metode de monitorizare a emisiilor și pentru a îmbunătăți acuratețea informațiilor solicitate în legătură cu monitorizarea și raportarea emisiilor. ***Această competență se acordă Comisiei sub rezerva***

pentru a îmbunătăți acuratețea informațiilor solicitate în legătură cu monitorizarea și raportarea emisiilor.

îndeplinirii condițiilor prevăzute la articolul 24, în măsura în care este vorba despre elemente neesențiale ale prezentului regulament.

Or. en

Amendamentul 245

Kriton Arsenis, Andrea Zanoni, Corinne Lepage

Propunere de regulament

Articolul 24 – alineatul 1

Textul propus de Comisie

(1) Competența de a adopta acte delegate menționată la articolele 15, 16 și 23 se conferă Comisiei pe o perioadă de cinci ani de la 1 iulie **2015**.

Amendamentul

(1) Competența de a adopta acte delegate menționată la articolele 15, 16 și 23 se conferă Comisiei pe o perioadă de cinci ani de la 1 iulie **2014**.

Or. en

Amendamentul 246

Vilja Savisaar-Toomast

Propunere de regulament

Articolul 26 – punctul 2

Regulamentul (UE) nr. 525/2013

Articolul 21 a – alineatul 1

Textul propus de Comisie

(1) Până la data de 15 ianuarie a fiecărui an („anul X”), statele membre raportează Comisiei, pentru anul X-2, emisiile de CO₂ generate de transportul maritim, în temeiul articolelor 9 și 10 din Regulamentul (UE) nr. XXXX/XXXX.

Amendamentul

(1) Până la data de 15 ianuarie a fiecărui an („anul X”), statele membre raportează Comisiei, pentru anul X-2, emisiile de CO₂, **SO_x și NO_x** generate de transportul maritim, în temeiul articolelor 9 și 10 din Regulamentul (UE) nr. XXXX/XXXX.

Or. en

Amendamentul 247
Vilja Savisaar-Toomast

Propunere de regulament

Articolul 26 – punctul 2

Regulamentul (UE) nr. 525/2013

Articolul 21 a – alineatul 2

Textul propus de Comisie

(2) Se delegă Comisiei competența de a adopta acte delegate în conformitate cu [articolul 25 din prezentul regulament], în scopul specificării cerințelor privind monitorizarea și raportarea emisiilor de CO₂ generate de transportul maritim, în temeiul articolelor 9 și 10 din Regulamentul (UE) nr. XXXX/XXXX și având în vedere, după caz, deciziile relevante adoptate de organismele din cadrul CCONUSC și al Protocolului de la Kyoto sau acordurile care derivă din aceste decizii sau le urmează pe acestea sau deciziile adoptate în cadrul Organizației Maritime Internaționale.

Amendamentul

(2) Se delegă Comisiei competența de a adopta acte delegate în conformitate cu [articolul 25 din prezentul regulament], în scopul specificării cerințelor privind monitorizarea și raportarea emisiilor de CO₂, **SO_x** și **NO_x** generate de transportul maritim, în temeiul articolelor 9 și 10 din Regulamentul (UE) nr. XXXX/XXXX și având în vedere, după caz, deciziile relevante adoptate de organismele din cadrul CCONUSC și al Protocolului de la Kyoto sau acordurile care derivă din aceste decizii sau le urmează pe acestea sau deciziile adoptate în cadrul Organizației Maritime Internaționale.

Or. en

Amendamentul 248
Vilja Savisaar-Toomast

Propunere de regulament

Articolul 26 – punctul 2

Regulamentul (UE) nr. 525/2013

Articolul 21 a – alineatul 3

Textul propus de Comisie

(3) Comisia adoptă acte de punere în aplicare pentru a stabili structura, formatul și procesul transmiterii de către statele membre a datelor privind emisiile de CO₂ generate de transportul maritim, în temeiul articolelor 9 și 10 din Regulamentul (UE) nr. XXXX/XXXX. Respectivele acte de punere în aplicare se adoptă în

Amendamentul

(3) Comisia adoptă acte de punere în aplicare pentru a stabili structura, formatul și procesul transmiterii de către statele membre a datelor privind emisiile de CO₂, **SO_x** și **NO_x** generate de transportul maritim, în temeiul articolelor 9 și 10 din Regulamentul (UE) nr. XXXX/XXXX. Respectivele acte de punere în aplicare se

conformitate cu procedura de examinare menționată la [articolul 26 alineatul (2)].

adoptă în conformitate cu procedura de examinare menționată la [articolul 26 alineatul (2)].

Or. en

Amendamentul 249
Spyros Danellis

Propunere de regulament
Articolul 26 a (nou)

Textul propus de Comisie

Amendamentul

Articolul 26a

Derogare

Dispozițiile prezentului regulament nu se aplică navelor cu un tonaj brut cuprins între 400 și 5 000 de tone.

Or. en

Justificare

Navele cu un tonaj brut cuprins între 400 și 5 000 de tone produc doar 10 % dintre emisiile de dioxid de carbon, însă ar putea fi nevoite să depună eforturi disproporționate în scopul conformității atunci când sunt comparate cu navele mai mari. Ele fac parte în mod corect din domeniul de aplicare al regulamentului, însă, în conformitate cu propunerea Comisiei, ar trebui să li se acorde o derogare pentru moment.

Amendamentul 250
Kriton Arsenis, Andrea Zanoni, Corinne Lepage

Propunere de regulament
Articolul 27

Textul propus de Comisie

Amendamentul

Prezentul regulament intră în vigoare la 1 iulie **2015**.

Prezentul regulament intră în vigoare la 1 iulie **2014**.

Or. en

Amendamentul 251
Christofer Fjellner

Propunere de regulament
Anexa I – titlu

Textul propus de Comisie

Metode pentru monitorizarea și raportarea emisiilor de gaze cu efect de seră și a altor informații relevante din punct de vedere climatic

Amendamentul

Metode pentru monitorizarea și raportarea emisiilor de CO₂

Or. en

Amendamentul 252
Nils Torvalds

Propunere de regulament
Anexa I – titlu

Textul propus de Comisie

Metode pentru monitorizarea și raportarea emisiilor de gaze cu efect de seră și a altor informații relevante din punct de vedere climatic

Amendamentul

Metode pentru monitorizarea și raportarea emisiilor de gaze cu efect de seră

Or. en

Amendamentul 253
Kriton Arsenis, Andrea Zanoni, Corinne Lepage

Propunere de regulament
Anexa I – partea A – paragraful 7

Textul propus de Comisie

În cazul biocombustibililor și al combustibililor nefosili alternativi, se aplică factori de emisie adecvați.

Amendamentul

În cazul biocombustibililor și al combustibililor nefosili alternativi, se utilizează factorii de emisie adecvați din anexa V la Directiva 2009/28/CE și din

anexa IV la Directiva 98/70/CE. În măsura în care, în cazul biocombustibililor și al combustibililor nefosili alternativi, nu sunt disponibili factori de emisie adecvați în legislația relevantă a Uniunii, se utilizează valori implicite ale factorilor de emisie ai combustibililor.

Or. en

Amendamentul 254

Nils Torvalds

Propunere de regulament

Anexa I – partea B – paragraful 3 – litera a

Textul propus de Comisie

(a) documentul privind operațiunea de buncheraj (BDN – Bunker Fuel Delivery Note) și inventarele periodice ale tancurilor de combustibili;

Amendamentul

(a) documentul privind operațiunea de buncheraj (BDN – Bunker Fuel Delivery Note) și inventarele periodice ale tancurilor de combustibili **și monitorizarea la bord a tancului cu combustibil pentru nave;**

Or. en

Justificare

Metodele (a) și (b) sunt considerate a fi în principal aceleași și, prin urmare, se sugerează îmbinarea acestora.

Amendamentul 255

Spyros Danellis

Propunere de regulament

Anexa I – partea B – paragraful 3 – litera a

Textul propus de Comisie

(a) documentul privind operațiunea de buncheraj (BDN – Bunker Fuel Delivery Note) și inventarele periodice ale tancurilor de combustibili;

Amendamentul

(a) documentul privind operațiunea de buncheraj (BDN – Bunker Fuel Delivery Note) și inventarele periodice ale tancurilor de combustibili **până la 1 iulie 2017;**

Justificare

Monitorizarea prin intermediul BDN este mai imprecisă decât alte mijloace și este singura metodă care nu poate fi automatizată. Prin urmare, lasă mai mult loc erorilor umane și fraudei, iar verificarea acesteia de către autorități este costisitoare și îndelungată. Pentru a servi ca model pentru un sistem eficient la nivel mondial, sistemul MRV al UE trebuie să fie fiabil și precis și, prin urmare, ar trebui să utilizeze numai sisteme automate. Totuși, pentru unele nave mai vechi este posibil să fie nevoie să se acorde timp suplimentar pentru instalarea sistemelor automate.

Amendamentul 256**Nils Torvalds****Propunere de regulament****Anexa I – partea B – paragraful 3 – litera b***Textul propus de Comisie**Amendamentul****(b) monitorizarea la bord a tancului cu combustibil pentru nave;******eliminat****Justificare*

Metodele (a) și (b) sunt considerate a fi în principal aceleași și, prin urmare, se sugerează îmbinarea acestora.

Amendamentul 257**Nils Torvalds****Propunere de regulament****Anexa I – partea B – paragraful 3 – litera da (nouă)***Textul propus de Comisie**Amendamentul****(da) Modelarea cu informații privind deplasarea navelor (AIS) și cu date specifice navelor.***

Amendamentul 258
Satu Hassi

Propunere de regulament
Anexa I – partea B – paragraful 3 a (nou)

Textul propus de Comisie

Amendamentul

Pentru navele cu un tonaj brut de peste 5 000 de tone, metodele (c) și (d) sunt aplicabile până la 31 decembrie 2019, iar măsurarea emisiilor directe este necesară de la 1 ianuarie 2020.

Or. en

Amendamentul 259
Nils Torvalds

Propunere de regulament
Anexa I – partea B – punctul 1 – paragraful 1

Textul propus de Comisie

Amendamentul

Această metodă se bazează pe cantitatea și tipul de combustibil, astfel cum sunt definite în BDN, îmbinate cu inventarele periodice ale tancurilor de combustibil, bazate pe citirea tancurilor. Combustibilul disponibil la începutul perioadei, plus livrările, minus combustibilul disponibil la sfârșitul perioadei și combustibilul scos din tanc între începutul perioadei și sfârșitul perioadei, împreună, constituie combustibilul consumat de-a lungul perioadei.

Această metodă se bazează pe cantitatea și tipul de combustibil, astfel cum sunt definite în BDN (***dacă este disponibil***), îmbinate cu inventarele periodice ale tancurilor de combustibil, bazate pe citirea tancurilor. Combustibilul disponibil la începutul perioadei, plus livrările, minus combustibilul disponibil la sfârșitul perioadei și combustibilul scos din tanc între începutul perioadei și sfârșitul perioadei, împreună, constituie combustibilul consumat de-a lungul perioadei.

Or. en

Amendamentul 260
Nils Torvalds

Propunere de regulament

Anexa I – partea B – punctul 1 – paragraful 2

Textul propus de Comisie

Perioada include timpul dintre două escale portuare sau timpul petrecut într-un port. În ceea ce privește combustibilul utilizat pe parcursul unei perioade, trebuie să se specifice tipul de combustibil **și conținutul de sulf al combustibilului**.

Amendamentul

Combustibilul disponibil la începutul perioadei de raportare, plus livrările, minus combustibilul disponibil la sfârșitul perioadei de raportare și combustibilul scos din tanc între începutul perioadei de raportare și sfârșitul perioadei de raportare, împreună, constituie combustibilul consumat de-a lungul perioadei de raportare. În plus, citirile inventarelor tancurilor de combustibil pentru toate tancurile de la bord au loc la începutul și la sfârșitul fiecărei călătorii în vederea stabilirii combustibilului consumat pentru fiecare călătorie.

Perioada include timpul dintre două escale portuare sau timpul petrecut într-un port. În ceea ce privește combustibilul utilizat pe parcursul unei perioade, trebuie să se specifice tipul de combustibil.

Or. en

Amendamentul 261

Nils Torvalds

Propunere de regulament

Anexa I – partea B – punctul 1 – paragraful 3

Textul propus de Comisie

Această abordare nu se utilizează când BDN nu sunt disponibile la bordul navelor, în special când marfa este utilizată drept combustibil, de exemplu gazul natural lichefiat (GNL) pierdut prin vaporizare pe durata stocării.

Amendamentul

În cazul în care BDN nu sunt disponibile la bordul navelor, în special când marfa este utilizată drept combustibil, de exemplu gazul natural lichefiat (GNL) pierdut prin vaporizare pe durata stocării, se folosesc doar citirile tancurilor de combustibil și citirile inventarelor tancurilor de combustibil.

Or. en

Amendamentul 262
Spyros Danellis

Propunere de regulament

Anexa I – partea B – punctul 1 – paragraful 5 – litera aa (nouă)

Textul propus de Comisie

Amendamentul

(aa) densitatea măsurată în cadrul analizei de testare realizate în cadrul unui laborator acreditat de testare a combustibilului, după caz;

Or. en

Justificare

Densitatea reală a combustibilului stabilită într-un laborator de testare a combustibilului, în cazurile în care societatea se află în posesia sa, este mai precisă decât densitatea standard a tipului de combustibil utilizat și, prin urmare, ar trebui inclusă ca opțiune.

Amendamentul 263
Nils Torvalds

Propunere de regulament

Anexa I – partea B – punctul 1 – paragraful 5 – litera aa (nouă)

Textul propus de Comisie

Amendamentul

(aa) utilizarea valorilor standard ale densității din tabelele incluse în anexa III;

Or. en

Amendamentul 264
Nils Torvalds

Propunere de regulament

Anexa I – partea B – punctul 2

2. Metoda B: monitorizarea la bord a tancului cu combustibil pentru nave

eliminat

Această metodă se bazează pe citirea tancului în cazul tuturor tancurilor de combustibil de la bord. Citirile tancurilor se efectuează zilnic atunci când nava se află în larg și la fiecare alimentare a navei sau scoatere de combustibil din tancuri.

Variațiile cumulative ale nivelului de combustibil din tanc între două citiri constituie consumul de combustibil din perioada respectivă.

Perioada înseamnă timpul dintre două escale portuare sau timpul petrecut într-un port. În ceea ce privește combustibilul utilizat pe parcursul unei perioade, trebuie să se specifice tipul de combustibil și conținutul de sulf al combustibilului.

Citirile tancului de combustibil se efectuează prin metode adecvate, precum sistemele automatizate, sondările și ruletele cu lest. Metoda sondării tancului și incertitudinea aferentă se specifică în planul de monitorizare prevăzut la articolul 6.

În cazul în care cantitatea de combustibil alimentat sau cantitatea de combustibil rămasă în tancuri este determinată ca unități de volum, exprimate în litri, societatea transformă cantitatea respectivă din volum în masă utilizând valorile densității reale. Societatea determină densitatea reală utilizând:

(a) sistemele de măsurare aflate la bordul navei; sau

(b) densitatea măsurată de către furnizorul de combustibil la alimentarea cu combustibil și înregistrată în factura sau în documentul privind operațiunea de buncheraj.

Densitatea reală se exprimă în kg/litru și se determină pentru temperatura aplicabilă, în cazul unei anumite măsurători. Dacă valorile densității reale nu sunt disponibile, se aplică un factor de densitate standard pentru tipul de combustibil în cauză, cu aprobarea verficatorului.

Or. en

Justificare

Metodele A și B sunt considerate a fi în principal aceleași și, prin urmare, se sugerează îmbinarea acestora.

Amendamentul 265
Spyros Danellis

Propunere de regulament
Anexa I – partea B – punctul 2 – paragraful 5 – litera ba (nouă)

Textul propus de Comisie

Amendamentul

(ba) densitatea măsurată în cadrul analizei de testare realizate în cadrul unui laborator acreditat de testare a combustibilului, după caz;

Or. en

Justificare

Densitatea reală a combustibilului stabilită într-un laborator de testare a combustibilului, în cazurile în care societatea se află în posesia sa, este mai precisă decât densitatea standard a tipului de combustibil utilizat și, prin urmare, ar trebui inclusă ca opțiune.

Amendamentul 266
Nils Torvalds

Propunere de regulament
Anexa I – partea B – punctul 3 – paragraful 2

Textul propus de Comisie

Perioada înseamnă timpul dintre două escale portuare sau timpul petrecut într-un port. În ceea ce privește combustibilul utilizat pe parcursul unei perioade, trebuie să se monitorizeze tipul de combustibil și conținutul de sulf al combustibilului.

Amendamentul

Măsurarea debitelor combustibilului se realizează la începutul și la sfârșitul unei perioade de raportare și la începutul și la sfârșitul fiecărei călătorii în vederea stabilirii combustibilului consumat pentru fiecare călătorie.

Or. en

Amendamentul 267

Nils Torvalds

Propunere de regulament

Anexa I – partea B – punctul 3 – paragraful 4 – litera ba (nouă)

Textul propus de Comisie

Amendamentul

(ba) utilizarea valorilor standard ale densității din tabelele incluse în anexa III;

Or. en

Amendamentul 268

Vilja Savisaar-Toomast

Propunere de regulament

Anexa I – partea B – punctul 4 – paragraful 1

Textul propus de Comisie

Amendamentul

Măsurătorile emisiilor directe pot fi utilizate în cazul călătoriilor care fac obiectul prezentului regulament și pentru emisiile generate în porturi aflate sub jurisdicția unui stat membru. **Dioxidul de carbon emis include dioxidul de carbon emis** de motoarele principale, de motoarele auxiliare, de cazane și de generatoarele de gaze inerte. **În cazul navelor a căror raportare se bazează pe această metodă,**

Măsurătorile emisiilor directe pot fi utilizate în cazul călătoriilor care fac obiectul prezentului regulament și pentru emisiile generate în porturi aflate sub jurisdicția unui stat membru. **CO₂, SO_x și NO_x emise includ CO₂, SO_x și NO_x emise** de motoarele principale, de motoarele auxiliare, de cazane și de generatoarele de gaze inerte.

consumul de combustibil se calculează utilizând emisiile de CO₂ măsurate și factorul de emisii aplicabil combustibililor în cauză.

Or. en

Amendamentul 269
Nils Torvalds

Propunere de regulament
Anexa I – partea B – punctul 4 – paragraful 1

Textul propus de Comisie

Măsurătorile emisiilor directe pot fi utilizate în cazul călătoriilor care fac obiectul prezentului regulament și pentru emisiile generate în porturi aflate sub jurisdicția unui stat membru. Dioxidul de carbon emis include dioxidul de carbon emis de motoarele principale, de motoarele auxiliare, de cazane și de generatoarele de gaze inerte. *În cazul navelor a căror raportare se bazează pe această metodă, consumul de combustibil se calculează utilizând emisiile de CO₂ măsurate și factorul de emisii aplicabil combustibililor în cauză.*

Amendamentul

Măsurătorile emisiilor directe pot fi utilizate în cazul călătoriilor care fac obiectul prezentului regulament și pentru emisiile generate în porturi aflate sub jurisdicția unui stat membru. Dioxidul de carbon emis include dioxidul de carbon emis de motoarele principale, de motoarele auxiliare, de cazane și de generatoarele de gaze inerte.

Or. en

Amendamentul 270
Satu Hassi

Propunere de regulament
Anexa I – partea B – punctul 4 – paragraful 1

Textul propus de Comisie

Măsurătorile emisiilor directe pot fi utilizate în cazul călătoriilor care fac obiectul prezentului regulament și pentru emisiile generate în porturi aflate sub

Amendamentul

Măsurătorile emisiilor directe pot fi utilizate în cazul călătoriilor care fac obiectul prezentului regulament și pentru emisiile generate în porturi aflate sub

jurisdicția unui stat membru. Dioxidul de carbon emis include dioxidul de carbon emis de motoarele principale, de motoarele auxiliare, de cazane și de generatoarele de gaze inerte. ***În cazul navelor a căror raportare se bazează pe această metodă, consumul de combustibil se calculează utilizând emisiile de CO₂ măsurate și factorul de emisii aplicabil combustibililor în cauză.***

jurisdicția unui stat membru. Dioxidul de carbon emis include dioxidul de carbon emis de motoarele principale, de motoarele auxiliare, de cazane și de generatoarele de gaze inerte.

Or. en

Justificare

Navele care utilizează monitorizarea continuă obțin informații precise cu privire la emisiile lor și nu ar trebui să le transforme înapoi în consum de combustibil.

Amendamentul 271 Vilja Savisaar-Toomast

Propunere de regulament Anexa I – partea B – punctul 4 – paragraful 2

Textul propus de Comisie

Această metodă se bazează pe determinarea fluxurilor emisiilor de CO₂ din coșurile de fum ale navelor prin multiplicarea concentrației de CO₂ a gazului de evacuare cu debitul gazului de evacuare.

Amendamentul

Această metodă se bazează pe determinarea fluxurilor emisiilor de CO₂, ***SO_x și NO_x*** din coșurile de fum ale navelor prin multiplicarea concentrației de CO₂ a gazului de evacuare cu debitul gazului de evacuare.

Or. en

Amendamentul 272 Nils Torvalds

Propunere de regulament Anexa I – partea B – punctul 4 a (nou)

Textul propus de Comisie

Amendamentul

4a. Metoda Da: modelarea cu informații

privind deplasarea navelor (AIS) și cu date specifice navelor.

Agenția responsabilă cu sistemul de modelare încheie un acord scris cu proprietarul navei în cauză. La sfârșitul perioadei de monitorizare, emisiile de CO₂ calculate sunt comparate cu registrul de combustibili al navei și cu BDN în scopul identificării și corectării tuturor discrepanțelor.

Or. en

Amendamentul 273
Christofer Fjellner

Propunere de regulament
Anexa II

Textul propus de Comisie

Amendamentul

[...]

eliminat

Or. en

Justificare

Sistemul MRV ar trebui, în această etapă inițială, să acopere doar emisiile de CO₂. Sistemul ar putea fi extins cu alte informații relevante din punct de vedere climatic într-o etapă ulterioară. Există riscul ca cerințele UE în materie de eficiență a raportării în această etapă să împiedice dezvoltarea în cadrul OMI.

Amendamentul 274
Nils Torvalds

Propunere de regulament
Anexa II

Textul propus de Comisie

Amendamentul

[...]

eliminat

Or. en

Amendamentul 275
Vilja Savisaar-Toomast

Propunere de regulament
Anexa II – partea B – paragraful 3

Textul propus de Comisie

Eficiența energetică medie se monitorizează cu ajutorul a cel puțin **patru** indicatori, consumul de combustibil per distanță, **consumul de combustibil per transport efectuat**, emisiile de CO₂ per distanță **și emisiile de CO₂ per transport efectuat**, acești indicatori fiind calculați după cum urmează:

Amendamentul

Eficiența energetică medie se monitorizează cu ajutorul a cel puțin **doi** indicatori, consumul de combustibil per distanță, emisiile de CO₂, **SO_x și NO_x** per distanță, acești indicatori fiind calculați după cum urmează:

Or. en

Amendamentul 276
Vilja Savisaar-Toomast

Propunere de regulament
Anexa II – partea B – paragraful 5

Textul propus de Comisie

consumul de combustibil per transport efectuat = consumul total anual de combustibil / transportul total efectuat

Amendamentul

eliminat

Or. en

Amendamentul 277
Vilja Savisaar-Toomast

Propunere de regulament
Anexa II – partea B – paragraful 6

Textul propus de Comisie

emisiile de CO₂ per distanță = emisiile de

Amendamentul

emisiile de CO₂, **SO_x și NO_x** per distanță =

CO₂ totale anuale / distanța totală parcursă

emisiile de CO₂, **SO_x** și **NO_x** totale anuale /
distanța totală parcursă

Or. en

Amendamentul 278
Vilja Savisaar-Toomast

Propunere de regulament
Anexa II – partea B – paragraful 7

Textul propus de Comisie

Amendamentul

*emisiile de CO₂ per transport efectuat =
emisiile de CO₂ totale anuale / transportul
total efectuat*

eliminat

Or. en