



PARLAMENTUL EUROPEAN

2009 - 2014

---

*Comisia pentru mediu, sănătate publică și siguranță alimentară*

---

**2013/0224(COD)**

8.11.2013

**\*\*\*I**

## **PROIECT DE RAPORT**

referitor la propunerea de regulament al Parlamentului European și al Consiliului privind monitorizarea, raportarea și verificarea emisiilor de dioxid de carbon generate de transportul maritim și de modificare a Regulamentului (UE) nr. 525/2013 (COM(2013)0480 – C7-0201/2013 – 2013/0224(COD))

Comisia pentru mediu, sănătate publică și siguranță alimentară

Raportor: Theodoros Skylakakis

### ***Legenda simbolurilor utilizate***

- \* Procedura de consultare
- \*\*\* Procedura de aprobare
- \*\*\*I Procedura legislativă ordinară (prima lectură)
- \*\*\*II Procedura legislativă ordinară (a doua lectură)
- \*\*\*III Procedura legislativă ordinară (a treia lectură)

(Procedura indicată se bazează pe temeiul juridic propus în proiectul de act.)

### ***Amendamente la un proiect de act***

#### **Amendamentele Parlamentului prezentate pe două coloane**

Textul eliminat este evidențiat prin caractere *cursive aldine* în coloana din stânga. Textul înlocuit este evidențiat prin caractere *cursive aldine* în ambele coloane. Textul nou este evidențiat prin caractere *cursive aldine* în coloana din dreapta.

În primul și în al doilea rând din antetul fiecărui amendament se identifică fragmentul vizat din proiectul de act supus examinării. În cazul în care un amendament vizează un act existent care urmează să fie modificat prin proiectul de act, antetul conține două rânduri suplimentare în care se indică actul existent și, respectiv, dispoziția din acesta vizată de modificare.

#### **Amendamentele Parlamentului prezentate sub formă de text consolidat**

Părțile de text noi sunt evidențiate prin caractere *cursive aldine*. Părțile de text eliminate sunt indicate prin simbolul ■ sau sunt tăiate (exemplu: „~~ABCD~~”). Înlocuirile sunt semnalate prin evidențierea cu caractere *cursive aldine* a textului nou și prin eliminarea sau tăierea textului înlocuit. Fac excepție de la regulă și nu se evidențiază modificările de natură strict tehnică efectuate de serviciile competente în vederea elaborării textului final.

## CUPRINS

	<b>Pagina</b>
PROIECT DE REZOLUȚIE LEGISLATIVĂ A PARLAMENTULUI EUROPEAN.....	5
EXPUNERE DE MOTIVE.....	40



## PROIECT DE REZOLUȚIE LEGISLATIVĂ A PARLAMENTULUI EUROPEAN

referitoare la propunerea de regulament al Parlamentului European și al Consiliului privind monitorizarea, raportarea și verificarea emisiilor de dioxid de carbon generate de transportul maritim și de modificare a Regulamentului (UE) nr. 525/2013 (COM(2013)0480 – C7-0201/2013 – 2013/0224(COD))

(Procedura legislativă ordinară: prima lectură)

*Parlamentul European,*

- având în vedere propunerea Comisiei prezentată Parlamentului și Consiliului (COM(2013)0480),
  - având în vedere articolul 294 alineatul (2) și articolul 192 alineatul (1) din Tratatul privind funcționarea Uniunii Europene, în temeiul cărora propunerea a fost prezentată de către Comisie (C7-0201/2013),
  - având în vedere articolul 294 alineatul (3) din Tratatul privind funcționarea Uniunii Europene,
  - având în vedere avizul Comitetului Economic și Social European din ...<sup>1</sup>,
  - având în vedere avizul Comitetului Regiunilor din ...<sup>2</sup>,
  - având în vedere articolul 55 din Regulamentul său de procedură,
  - având în vedere raportul Comisiei pentru mediu, sănătate publică și siguranță alimentară și avizul Comisiei pentru industrie, cercetare și energie, precum și cel al Comisiei pentru transport și turism (A7-0000/2013),
1. adoptă poziția în primă lectură prezentată în continuare;
  2. solicită Comisiei să îl sesizeze din nou în cazul în care intenționează să modifice în mod substanțial propunerea sau să o înlocuiască cu un alt text;
  3. încredințează Președintelui sarcina de a transmite Consiliului și Comisiei, precum și parlamentelor naționale poziția Parlamentului.

---

<sup>1</sup> JO C ..., / Nepublicat încă în Jurnalul Oficial.

<sup>2</sup> JO C ..., / Nepublicat încă în Jurnalul Oficial.

## Amendamentul 1

### Propunere de regulament Titlul 1

#### *Textul propus de Comisie*

Propunere de

REGULAMENT AL PARLAMENTULUI  
EUROPEAN ȘI AL CONSILIULUI

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

(Text cu relevanță pentru SEE)

#### *Amendamentul*

Propunere de

REGULAMENT AL PARLAMENTULUI  
EUROPEAN ȘI AL CONSILIULUI

privind monitorizarea, raportarea și  
verificarea emisiilor **gaze cu efect de seră**  
generate de transportul maritim și de  
modificare a Regulamentului (UE)  
nr. 525/2013

(Text cu relevanță pentru SEE)

Or. en

## Amendamentul 2

### Propunere de regulament Considerentul 1 a (nou)

#### *Textul propus de Comisie*

#### *Amendamentul*

**(1a) Transportul maritim are un impact asupra climei la nivel global și asupra calității aerului, ca urmare a emisiilor de CO<sub>2</sub> și a altor emisii, inclusiv de oxizi de azot (NO<sub>x</sub>), oxizi de sulf (SO<sub>x</sub>), metan (CH<sub>4</sub>), pulberi în suspensie (PS) și negru de fum.**

Or. en

### Amendamentul 3

#### Propunere de regulament Considerentul 1 b (nou)

*Textul propus de Comisie*

*Amendamentul*

***(1b) Având în vedere faptul că se îmbunătățesc cu rapiditate cunoștințele științifice cu privire la acest impact, ar trebui ca, în contextul prezentului regulament, să se efectueze o evaluare actualizată a impactului transporturilor maritime asupra climei globale și în contexte care nu implică CO<sub>2</sub>. Pe baza evaluărilor sale și ținând seama de Rezoluția Parlamentului European din 14 septembrie 2011 referitoare la o abordare globală privind emisiile antropice cu efecte asupra climei, altele decât cele de CO<sub>2</sub>, Comisia ar trebui să analizeze implicațiile în materie de politici și de măsuri pentru reducerea emisiilor respective.***

Or. en

### Amendamentul 4

#### Propunere de regulament Considerentul 1 c (nou)

*Textul propus de Comisie*

*Amendamentul*

***(1c) Comisia ar trebui, de asemenea, să ia măsuri pentru a trata cazul altor activități care conduc la generarea de gaze cu efect de seră și de poluanți atmosferici care nu sunt incluse în prezentul regulament, cum ar fi folosirea agenților de răcire la bordul navelor de pescuit, precum și emisiile evaporative la încărcarea/descărcarea carburanților și a mărfurilor în vrac (de ex. COV, PS).***

## Amendamentul 5

### Propunere de regulament Considerentul 1 d (nou)

*Textul propus de Comisie*

*Amendamentul*

***(1d) Cartea albă a Comisiei intitulată „Foaie de parcurs pentru un spațiu european unic al transporturilor” din 2011 solicită reducerea emisiilor generate de transporturile maritime cu 40% (50% dacă este fezabil) până în 2050 comparativ cu nivelurile din 2005.***

Or. en

## Amendamentul 6

### Propunere de regulament Considerentul 1 e (nou)

*Textul propus de Comisie*

*Amendamentul*

***(1e) Rezoluția Parlamentului European din 15 decembrie 2011 referitoare la Foaia de parcurs pentru un spațiu european unic al transporturilor – Către un sistem de transport competitiv și eficient din punctul de vedere al resurselor (2011/2096(INI)) solicită reducerea uniformă cu 30% în întreaga UE a emisiilor de CO<sub>2</sub> și de poluanți în transportul naval, unde își vor aduce contribuția acordurile OMI referitoare la Indicele eficienței energetice de proiectare și Planul de gestionare a eficienței energetice a navelor.***

Or. en



## Amendamentul 7

### Propunere de regulament Considerentul 3

#### *Textul propus de Comisie*

(3) Potrivit datelor furnizate de OMI, consumul de energie și emisiile de CO<sub>2</sub> specifice ale navelor ar putea fi reduse cu **până la 75 %** prin aplicarea unor măsuri operaționale și prin implementarea unor tehnologii existente, **iar** măsurile respective pot fi considerate în mare parte eficiente din punctul de vedere al costurilor, deoarece costurile reduse ale combustibililor asigură amortizarea oricăror costuri operaționale sau investiționale.

#### *Amendamentul*

(3) Potrivit datelor furnizate de OMI, consumul de energie și emisiile de CO<sub>2</sub> specifice ale navelor ar putea fi reduse cu **25-75 %** prin aplicarea unor măsuri operaționale și prin implementarea unor tehnologii existente; măsurile respective pot fi considerate în mare parte eficiente din punctul de vedere al costurilor **și se poate considera că sunt de o asemenea natură încât să ofere beneficii nete sectorului** deoarece costurile reduse ale combustibililor asigură amortizarea oricăror costuri operaționale sau investiționale.

Or. en

## Amendamentul 8

### 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 **CO<sub>2</sub>** 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 **gaze cu efect de seră** bazat pe consumul de combustibili al navelor **pentru a colecta date agregate privind aceste emisii**, 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.

Or. en

## Amendamentul 9

### Propunere de regulament Considerentul 6

#### *Textul propus de Comisie*

(6) Rezultatele consultării cu părțile interesate și discuțiile cu partenerii internaționali indică faptul că ar trebui aplicată o abordare etapizată pentru includerea emisiilor generate de transportul maritim în angajamentul Uniunii privind reducerea emisiilor de gaze cu efect de seră, prima etapă fiind implementarea unui sistem MRV robust pentru reducerea emisiilor de **CO2** generate de transportul maritim, **iar stabilirea unui preț pentru aceste emisii urmând într-o etapă ulterioară**. Această abordare facilitează realizarea unor progrese semnificative la nivel internațional în ceea ce privește stabilirea de comun acord a unor obiective de reducere a emisiilor de gaze cu efect de seră și a unor măsuri suplimentare pentru realizarea acestor reduceri la un cost minim.

#### *Amendamentul*

(6) Rezultatele consultării cu părțile interesate și discuțiile cu partenerii internaționali indică faptul că ar trebui aplicată o abordare etapizată pentru includerea emisiilor generate de transportul maritim în angajamentul Uniunii privind reducerea emisiilor de gaze cu efect de seră, prima etapă fiind implementarea unui sistem MRV robust pentru reducerea emisiilor de **gaze cu efect de seră** generate de transportul maritim, **urmând ca, într-o etapă ulterioară, să se introducă noi instrumente de politică, și anume stabilirea unui preț pentru emisii sau a unei taxe**. Această abordare facilitează realizarea unor progrese semnificative la nivel internațional în ceea ce privește stabilirea de comun acord a unor obiective de reducere a emisiilor de gaze cu efect de seră și a unor măsuri suplimentare pentru realizarea acestor reduceri la un cost minim.

Or. en

## Amendamentul 10

### Propunere de regulament Considerentul 7

#### *Textul propus de Comisie*

(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**

#### *Amendamentul*

(7) Se preconizează că introducerea unui sistem MRV la nivelul Uniunii va duce la **unele** reduceri ale emisiilor până în 2030, deoarece ar putea contribui la înlăturarea barierelor de pe piață, îndeosebi a celor

*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.

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.

Or. en

## Amendamentul 11

### 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 **CO<sub>2</sub>** 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 **gaze cu efect de seră** 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.

Or. en

## Amendamentul 12

### 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 ***pentru a analiza, de o manieră*** mai aprofundată, ***factorii*** 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 13

### 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***

#### *Amendamentul*

(12) Pentru a ***asigura coerența cu legislația internațională în vigoare, în special cu reglementările din anexa VI la MARPOL, sistemul MRV*** ar trebui să se aplice navelor ***cu un tonaj brut de 400 de tone (GT) sau mai mult.***

*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.*

Or. en

#### **Amendamentul 14**

##### **Propunere de regulament Considerentul 13**

*Textul propus de Comisie*

*Amendamentul*

*(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.*

*eliminat*

Or. en

#### **Amendamentul 15**

##### **Propunere de regulament Considerentul 16**

*Textul propus de Comisie*

*Amendamentul*

*(16) Alte gaze cu efect de seră, alți factori*

*(16) Sistemul MRV este un prilej pentru a*

*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.*

*asigura reglementarea coerentă a sectorului transportului naval în conexiune cu alte sectoare; prin urmare, este necesar să se includă în MRV monitorizarea NO<sub>x</sub> prevăzută și de anexa VI la MARPOL, evitând, în același timp, cerințele privind instalarea unui echipament de măsurare care nu este suficient de fiabil și nu este disponibil pe piață în cantități suficiente.*

Or. en

## Amendamentul 16

### Propunere de regulament Considerentul 16 a (nou)

*Textul propus de Comisie*

*Amendamentul*

*(16a) Convenția MARPOL include aplicarea obligatorie a Indicelui eficienței energetice de proiectare (EEDI) pentru navele noi și a Planului de gestionare a eficienței energetice a navelor (SEEMP) pentru întreaga flotă mondială.*

Or. en

## Amendamentul 17

### Propunere de regulament Considerentul 17

*Textul propus de Comisie*

*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**

(17) Pentru reducerea la minimum a sarcinii administrative a proprietarilor și a operatorilor de nave, raportarea și publicarea informațiilor raportate ar trebui organizate anual. Datele raportate Comisiei ar trebui completate de statistici în măsura în care aceste date sunt relevante pentru dezvoltarea, producția și diseminarea

**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.

statisticilor europene în conformitate cu Decizia 2012/504/UE a Comisiei din 17 septembrie 2012 privind Eurostat.

Or. en

## Amendamentul 18

### 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 **CO<sub>2</sub>** 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 **gaze cu efect de seră** 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 19

### Propunere de regulament Considerentul 27

#### *Textul propus de Comisie*

(27) Obiectivul acțiunii propuse, și anume monitorizarea, raportarea și verificarea emisiilor de **CO<sub>2</sub>** 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 **gaze cu efect de seră** ale navelor ca prim pas al unei abordări etapizate pentru reducerea acestor emisii **și pentru atingerea obiectivelor stabilite în cartea albă a Comisiei intitulată „Foaie de parcurs pentru un spațiu european unic al transporturilor”**, 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.

Or. en

## Amendamentul 20

### 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 (CO<sub>2</sub>)** 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 **gaze cu efect de seră** 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.

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 21

### 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 22

### 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 război, navelor auxiliare, navelor de lemn cu construcție primitivă, navelor care nu sunt propulsate prin mijloace mecanice și navelor guvernamentale utilizate în scopuri necomerciale.

Or. en

## Amendamentul 23

### Propunere de regulament Articolul 3 – litera a

#### *Textul propus de Comisie*

(a) „emisii” înseamnă eliberarea de CO<sub>2</sub> în atmosferă de către navele prevăzute la articolul 2;

#### *Amendamentul*

(a) „emisii” înseamnă eliberarea de CO<sub>2</sub> **și de NO<sub>x</sub>** în atmosferă de către navele prevăzute la articolul 2;

Or. en

## Amendamentul 24

### Propunere de regulament Articolul 3 – litera b

#### *Textul propus de Comisie*

(b) „port de escală” înseamnă portul în care o navă se oprește pentru a încărca sau a descărca marfă sau pentru a îmbarca sau debarca pasageri, inclusiv opririle cu unicul scop de a realimenta nava cu combustibil, de a obține provizii proaspete și/sau de a înlocui echipajul;

#### *Amendamentul*

(b) „port de escală” înseamnă portul în care o navă se oprește pentru a încărca sau a descărca marfă sau pentru a îmbarca sau debarca pasageri, inclusiv opririle cu unicul scop de a realimenta nava cu combustibil, de a obține provizii proaspete și/sau de a înlocui echipajul, ***docurile uscate, reparațiile navei, opririle în port în caz de urgență, primejdie sau cu scopul unic de a se adăposti din cauza condițiilor meteo nefavorabile;***

Or. en

## Amendamentul 25

### Propunere de regulament Articolul 3 – litera g

#### *Textul propus de Comisie*

(g) „alte informații relevante din punct de vedere climatic” înseamnă informații

#### *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;

referitoare la consumul de combustibili și la eficiența energetică a navelor, care permit analizarea tendințelor înregistrate de emisii și evaluarea performanțelor navelor;

Or. en

## Amendamentul 26

### Propunere de regulament Articolul 3 – paragraful 1 – litera j

#### *Textul propus de Comisie*

(j) „prudent” înseamnă că un set de ipoteze este definit în așa fel încât să se evite orice subestimare a emisiilor anuale sau orice supraestimare a distanțelor **sau a cantităților de marfă transportate**;

#### *Amendamentul*

(j) „prudent” înseamnă că un set de ipoteze este definit în așa fel încât să se evite orice subestimare a emisiilor anuale sau orice supraestimare a distanțelor;

Or. en

## Amendamentul 27

### Propunere de regulament Articolul 3 – litera k

#### *Textul propus de Comisie*

(k) „tone de CO<sub>2</sub>” înseamnă tone metrice de CO<sub>2</sub>;

#### *Amendamentul*

**eliminat**

Or. en

## Amendamentul 28

### Propunere de regulament Articolul 3 – litera la (nouă)

*Textul propus de Comisie*

*Amendamentul*

**(la) nave la dană înseamnă navele care sunt amarate sau ancorate în siguranță într-un port al Uniunii în timp ce încarcă, descarcă sau efectuează o escală, incluzând perioada de timp petrecută atunci când nu sunt angajate în operațiuni de manipulare a mărfii;**

Or. en

## Amendamentul 29

### Propunere de regulament Articolul 4 – alineatul 1

*Textul propus de Comisie*

*Amendamentul*

(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).

(1) Societățile monitorizează și raportează, în cazul fiecărei nave, cantitatea de combustibil consumată și tipul de combustibil consumat pe parcursul **unei perioade de raportare în toate porturile aflate** sub jurisdicția unui stat membru și în cazul **tuturor 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 30

### Propunere de regulament Articolul 5 – paragraful 1

*Textul propus de Comisie*

*Amendamentul*

În sensul articolului 4 alineatele (1), (2) și

În sensul articolului 4 alineatele (1), (2) și

PE522.893v01-00

20/42

PR\1008614RO.doc

(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.

(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 oricare dintre metodele prezentate în anexa I.

Or. en

## Amendamentul 31

### 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 din punct de vedere climatic, pentru fiecare dintre navele de peste **400 GT** pe care le dețin.

Or. en

## Amendamentul 32

### Propunere de regulament Articolul 6 – alineatul 3 – litera c

#### *Textul propus de Comisie*

(c) o descriere a ***surselor*** de emisii ***de la bordul navei, precum motoarele principale, motoarele auxiliare, cazanele și generatoarele de gaze inerte, precum și tipurile de combustibil utilizate;***

#### *Amendamentul*

(c) o descriere a ***următoarelor surse*** de emisii ***și a tipurilor de carburant asociate, după cum urmează:***

***(i) motor principal/motoare principale;***

***(ii) motor auxiliar/motoare auxiliare;***

***(iii) cazan/cazane;***

***(iv) generator/generatoare de gaze inerte;***

### Amendamentul 33

#### Propunere de regulament

#### Articolul 6 – alineatul 3 – litera d

*Textul propus de Comisie*

(d) o descriere a procedurilor, sistemelor și responsabilităților utilizate pentru actualizarea și completarea listei surselor de emisii pe parcursul **anului** de monitorizare, în vederea asigurării unei monitorizări și raportări complete a emisiilor navei;

*Amendamentul*

(d) o descriere a procedurilor, sistemelor și responsabilităților utilizate pentru actualizarea și completarea listei surselor de emisii pe parcursul **perioadei** de monitorizare, în vederea asigurării unei monitorizări și raportări complete a emisiilor navei;

Or. en

### Amendamentul 34

#### Propunere de regulament

#### Articolul 6 – alineatul 3 – litera h – punctul ii

*Textul propus de Comisie*

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

*Amendamentul*

**eliminat**

Or. en

### Amendamentul 35

#### Propunere de regulament

#### Articolul 6 – alineatul 3 – litera j

*Textul propus de Comisie*

**(j) data celei mai recente modificări a**

*Amendamentul*

**eliminat**

*planului de monitorizare;*

Or. en

### **Amendamentul 36**

**Propunere de regulament**  
**Articolul 6 – alineatul 3 – litera ja (nouă)**

*Textul propus de Comisie*

*Amendamentul*

***(ja) o fișă de înregistrare a reviziilor în care să se înregistreze toate detaliile istoricului reviziilor;***

Or. en

### **Amendamentul 37**

**Propunere de regulament**  
**Articolul 7 – paragraful 2 – litera a**

*Textul propus de Comisie*

*Amendamentul*

(a) dacă se schimbă proprietarul navei;

(a) dacă se schimbă proprietarul navei ***sau*** ***dacă se schimbă proprietarul documentelor de conformitate sau pavilionul;***

Or. en

### **Amendamentul 38**

**Propunere de regulament**  
**Articolul 8 – paragraful 1 a (nou)**

*Textul propus de Comisie*

*Amendamentul*

***Monitorizarea poate fi suspendată în cursul perioadelor în care o navă este implicată într-o situație de urgență, inclusiv în activități de salvare.***

### Amendamentul 39

#### Propunere de regulament Articolul 9 – litera b

*Textul propus de Comisie*

(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;**

*Amendamentul*

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

Or. en

### Amendamentul 40

#### Propunere de regulament Articolul 9 – litera ca (nouă)

*Textul propus de Comisie*

*Amendamentul*

**(ca) NO<sub>x</sub> emis;**

Or. en

### Amendamentul 41

#### Propunere de regulament Articolul 9 – litera e

*Textul propus de Comisie*

(e) timpul petrecut pe mare;

*Amendamentul*

(e) timpul petrecut pe mare **și la dană;**

Or. en



## **Amendamentul 42**

### **Propunere de regulament Articolul 9 – litera f**

*Textul propus de Comisie*

*Amendamentul*

**(f) marfa transportată;**

**eliminat**

Or. en

## **Amendamentul 43**

### **Propunere de regulament Articolul 9 – litera g**

*Textul propus de Comisie*

*Amendamentul*

**(g) transportul efectuat.**

**eliminat**

Or. en

## **Amendamentul 44**

### **Propunere de regulament Articolul 9 – litera fa (nouă)**

*Textul propus de Comisie*

*Amendamentul*

**(fa) eficiența energetică, conform  
definiției de la anexa II;**

Or. en

## **Amendamentul 45**

### **Propunere de regulament Articolul 9 – litera ga (nouă)**

*Textul propus de Comisie*

*Amendamentul*

**(ga) data și momentul de începere și de  
terminare a perioadelor în cursul cărora**

*monitorizarea a fost suspendată din cauza unor situații de urgență cum ar fi activitățile de salvare, împreună cu o descriere a acestor situații;*

Or. en

#### **Amendamentul 46**

##### **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 și care efectuează mai multe călătorii pe zi sunt exceptate de la monitorizarea emisiilor pentru fiecare călătorie.*

Or. en

#### **Amendamentul 47**

##### **Propunere de regulament Articolul 10 – litera a**

*Textul propus de Comisie*

*Amendamentul*

(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;*

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

Or. en

## **Amendamentul 48**

### **Propunere de regulament Articolul 10 – litera b**

*Textul propus de Comisie*

(b) CO<sub>2</sub> total emis;

*Amendamentul*

(b) CO<sub>2</sub> *și* NO<sub>x</sub> total emis;

Or. en

## **Amendamentul 49**

### **Propunere de regulament Articolul 10 – litera c**

*Textul propus de Comisie*

(c) emisiile de CO<sub>2</sub> agregate generate de toate călătoriile între porturi aflate sub jurisdicția unui stat membru;

*Amendamentul*

(c) emisiile de CO<sub>2</sub> *și* NO<sub>x</sub> agregate generate de toate călătoriile între porturi aflate sub jurisdicția unui stat membru;

Or. en

## **Amendamentul 50**

### **Propunere de regulament Articolul 10 – litera d**

*Textul propus de Comisie*

(d) emisiile de CO<sub>2</sub> agregate generate de toate călătoriile care au pornit din porturi aflate sub jurisdicția unui stat membru;

*Amendamentul*

(d) emisiile de CO<sub>2</sub> *și* NO<sub>2</sub> agregate generate de toate călătoriile care au pornit din porturi aflate sub jurisdicția unui stat membru;

Or. en

## Amendamentul 51

### Propunere de regulament Articolul 10 – litera e

#### *Textul propus de Comisie*

(e) emisiile de CO<sub>2</sub> agregate generate de toate călătoriile spre porturi aflate sub jurisdicția unui stat membru;

#### *Amendamentul*

(e) emisiile de CO<sub>2</sub> **și NO<sub>x</sub>** agregate generate de toate călătoriile spre porturi aflate sub jurisdicția unui stat membru;

Or. en

## Amendamentul 52

### Propunere de regulament Articolul 10 – litera f

#### *Textul propus de Comisie*

(f) emisiile de CO<sub>2</sub> generate în interiorul porturilor aflate sub jurisdicția unui stat membru, la dană;

#### *Amendamentul*

(f) emisiile de CO<sub>2</sub> **și NO<sub>x</sub>** generate în interiorul porturilor aflate sub jurisdicția unui stat membru, la dană;

Or. en

## Amendamentul 53

### Propunere de regulament Articolul 10 – litera h

#### *Textul propus de Comisie*

(h) timpul total petrecut pe mare;

#### *Amendamentul*

(h) timpul total petrecut pe mare **și la dană**;

Or. en

## Amendamentul 54

### Propunere de regulament Articolul 10 – litera i

*Textul propus de Comisie*

(i) *transportul total efectuat;*

*Amendamentul*

(i) *eficiența energetică, conform definiției de la anexa II;*

Or. en

## Amendamentul 55

### Propunere de regulament Articolul 10 – litera j

*Textul propus de Comisie*

(j) *eficiența energetică medie.*

*Amendamentul*

*eliminat*

Or. en

## Amendamentul 56

### Propunere de regulament Articolul 11 – alineatul 3 – litera a – punctul iv

*Textul propus de Comisie*

(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]

*Amendamentul*

(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 57

### Propunere de regulament Articolul 11 – alineatul 3 – litera ca (nouă)

*Textul propus de Comisie*

*Amendamentul*

**(ca) detalii privind perioadele de monitorizare suspendate din cauza situațiilor de urgență și a activităților de salvare.**

Or. en

## Amendamentul 58

### Propunere de regulament Articolul 14 – alineatul 2 – litera h

*Textul propus de Comisie*

*Amendamentul*

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

(h) calculele care au dus la determinarea eficienței energetice **conform definiției de la anexa II.**

Or. en

## Amendamentul 59

### Propunere de regulament Articolul 21 – alineatul 1

*Textul propus de Comisie*

*Amendamentul*

(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.**

(1) Până la data de 30 iunie a fiecărui an, Comisia pune la dispoziția publicului datele privind emisiile raportate **agregate** în conformitate cu articolul 11, **respectând confidențialitatea informațiilor comerciale în vederea protejării intereselor economice legitime în virtutea articolelor 3 și 4 din Directiva 2003/4/CE a Parlamentului European și a Consiliului.**

---

*Directiva 2003/4/CE a Parlamentului European și a Consiliului din 28 ianuarie 2003 privind accesul publicului la informațiile despre mediu (JO L 41, 14.2.2003, p. 26).*

Or. en

## **Amendamentul 60**

### **Propunere de regulament**

#### **Articolul 21 – alineatul 2 – litera a**

*Textul propus de Comisie*

*Amendamentul*

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

*eliminat*

Or. en

## **Amendamentul 61**

### **Propunere de regulament**

#### **Articolul 21 – alineatul 2 – litera b**

*Textul propus de Comisie*

*Amendamentul*

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

*eliminat*

Or. en

## Amendamentul 62

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

*Textul propus de Comisie*

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

*Amendamentul*

(c) eficiența tehnică a navei (EEDI, *dacă este cazul*);

Or. en

## Amendamentul 63

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

*Textul propus de Comisie*

(d) emisiile anuale de CO<sub>2</sub>;

*Amendamentul*

(d) emisiile anuale de CO<sub>2</sub> *și* NO<sub>x</sub>;

Or. en

## Amendamentul 64

### Propunere de regulament Articolul 21 – alineatul 2 – litera f

*Textul propus de Comisie*

(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;*

*Amendamentul*

(f) *eficiența energetică anuală medie, conform definiției de la anexa II;*

Or. en



## Amendamentul 65

### 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 în cazul călătoriilor care fac obiectul prezentului regulament;

Or. en

## Amendamentul 66

### 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 **pentru a armoniza normele Uniunii cu normele internaționale.**

Or. en

## Amendamentul 67

### 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

#### *Amendamentul*

Sub rezerva îndeplinirii condițiilor prevăzute la articolul 24, **doar** în măsura în care este vorba despre elemente neesențiale ale prezentului regulament, se acordă

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.

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 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.

Or. en

## Amendamentul 68

### Propunere de regulament

#### Articolul 26 – alineatul 2

Regulamentul (UE) nr. 525/2013

Articolul 21 a – alineatul 2

#### *Textul în vigoare*

(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 CO<sub>2</sub> 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) **Comisia este împuternicită să adopte** acte delegate în conformitate cu [articolul 25 din prezentul regulament], **în ceea ce privește specificarea** cerințelor privind monitorizarea și raportarea emisiilor de CO<sub>2</sub> **și de NO<sub>x</sub>** 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 69**

### **Propunere de regulament**

#### **Articolul 26 – alineatul 2**

Regulamentul (UE) nr. 525/2013

Articolul 21 a – alineatul 3 a (nou)

*Textul în vigoare*

*Amendamentul*

***(3a) Comisia evaluează bianual impactul general al sectorului transportului maritim asupra climei globale, inclusiv prin intermediul emisiilor altele decât cele de CO<sub>2</sub> sau a efectelor care nu se datorează CO<sub>2</sub>, pe baza datelor privind emisiile furnizate de către statele membre în temeiul articolului 7 și/sau prevăzute la Regulamentul (UE) nr. XXXX/XXXX și îmbunătățește această evaluare prin trimiteri la datele referitoare la progresele științifice și la traficul maritim.***

Or. en

## **Amendamentul 70**

### **Propunere de regulament**

#### **Anexa I – litera B – paragraful 3a (nou)**

*Textul propus de Comisie*

*Amendamentul*

***Se poate folosi orice combinație a metodelor de mai sus aprobată de verificator dacă aceasta îmbunătățește precizia generală a măsurătorii.***

Or. en

## Amendamentul 71

### Propunere de regulament

#### Anexa I – litera B – paragraful 3 – punctul 1 – subparagraful 4 a (nou)

*Textul propus de Comisie*

*Amendamentul*

***În cazul în care BDN nu sunt disponibile la bordul navelor, în special în cazul în care încărcătura este folosită drept carburant, cum ar fi în cazul gazului natural lichefiat (GNL) produs prin vaporizare pe durata stocării, se folosesc doar citirile inventarelor tancurilor de combustibil și citirile tancurilor cu carburant.***

Or. en

## Amendamentul 72

### Propunere de regulament

#### Anexa I – litera B – paragraful 3 – punctul 4 – subparagraful 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, consumul de combustibil se calculează utilizând emisiile de CO<sub>2</sub> măsurate și factorul de emisii aplicabil combustibililor în cauză.***

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 ***și NO<sub>x</sub>*** emis include dioxidul de carbon ***și NO<sub>x</sub>*** emis de motoarele principale, de motoarele auxiliare, de cazane și de generatoarele de gaze inerte.

Or. en

### Amendamentul 73

#### Propunere de regulament

#### Anexa I – litera B – paragraful 3 – punctul 4 – subparagraful 2

##### *Textul propus de Comisie*

Această metodă se bazează pe determinarea fluxurilor emisiilor de CO<sub>2</sub> din coșurile de fum ale navelor prin multiplicarea concentrației de CO<sub>2</sub> a gazului de evacuare cu debitul gazului de evacuare.

##### *Amendamentul*

Această metodă se bazează pe determinarea fluxurilor emisiilor de CO<sub>2</sub> și NO<sub>x</sub> din coșurile de fum ale navelor prin multiplicarea concentrației de CO<sub>2</sub> și NO<sub>x</sub> a gazului de evacuare cu debitul gazului de evacuare.

Or. en

### Amendamentul 74

#### Propunere de regulament

#### Anexa II – litera A – paragraful 4

##### *Textul propus de Comisie*

***În cazul navelor de pasageri, se utilizează numărul pasagerilor în scopul exprimării încărcăturii transportate. În cazul tuturor celorlalte categorii de nave, cantitatea de marfă transportată se exprimă în tone metrice și metri cubi de marfă.***

***eliminat***

##### *Amendamentul*

Or. en

### Amendamentul 75

#### Propunere de regulament

#### Anexa II – litera A – paragraful 5

##### *Textul propus de Comisie*

***Transportul efectuat se determină prin înmulțirea cantității de marfă transportate cu distanța parcursă.***

***eliminat***

##### *Amendamentul*

Or. en

## Amendamentul 76

### Propunere de regulament

#### Anexa II – litera B – paragraful 3– subparagraful 1

##### *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 CO<sub>2</sub> per distanță **și emisiile de CO<sub>2</sub> per transport efectuat**, acești indicatori fiind calculați după cum urmează:

##### *Amendamentul*

Eficiența energetică medie se monitorizează cu ajutorul a **doi** indicatori, consumul de combustibil per distanță **și** emisiile de CO<sub>2</sub> **și NO<sub>x</sub>** per distanță, acești indicatori fiind calculați după cum urmează:

Or. en

## Amendamentul 77

### Propunere de regulament

#### Anexa II – litera B – paragraful 3– subparagraful 3

##### *Textul propus de Comisie*

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

##### *Amendamentul*

**eliminat**

Or. en

## Amendamentul 78

### Propunere de regulament

#### Anexa II – litera B – paragraful 3 – subparagraful 4

##### *Textul propus de Comisie*

emisiile de CO<sub>2</sub> per distanță = emisiile de CO<sub>2</sub> totale anuale / distanța totală parcursă

##### *Amendamentul*

emisiile de CO<sub>2</sub> **și NO<sub>x</sub>** per distanță = emisiile de CO<sub>2</sub> **și NO<sub>x</sub>** totale anuale / distanța totală parcursă

**Amendamentul 79**

**Propunere de regulament**

**Anexa II – litera B – paragraful 3 – subparagraful 5**

*Textul propus de Comisie*

*Amendamentul*

*emisiile de CO<sub>2</sub> per transport efectuat =                      eliminat*  
*emisiile de CO<sub>2</sub> totale anuale /*  
*transportul total efectuat*

## EXPUNERE DE MOTIVE

### Introducere

Sectorul transportului maritim joacă un rol crucial în cadrul economiei europene. El este responsabil pentru o mare parte din transportul internațional de bunuri dintre UE-27 și restul lumii și aduce, în același timp, o contribuție semnificativă transportului de bunuri intra-UE. În conformitate cu documentul „EU TRANSPORT in figures, 2012” (Transportul UE în cifre, 2012), în 2010 sectorul transportului naval a asigurat transportarea a aproximativ 1 400 miliarde tone-km (tkm) în UE-27, situându-se pe locul doi după transportul rutier (1 800 miliarde tkm). Transportul naval are o pondere mai puțin importantă în cazul transportului de pasageri în cadrul UE-27 în privința numărului de pasageri transportați; totuși, continuă să fie un mod de transport important în zone în care alte moduri de transport sunt limitate de caracteristicile geografice (de ex. în cazul insulelor).

Din cauza dependenței de combustia carburanților fosili și din cauza faptului că reprezintă una dintre cele mai puțin reglementate surse de emisii antropice, emisiile sectorului transportului maritim contribuie atât la poluarea aerului, cât și la schimbările climatice. Impactul sectorului asupra mediului provocat de emisiile cum ar fi dioxidul de carbon (CO<sub>2</sub>), oxizii de azot (NO<sub>x</sub>), oxizii de sulf (SO<sub>x</sub>), metan (CH<sub>4</sub>), pulberile în suspensie (PS) și negrul de fum produse de transportul pe apele europene poate reprezenta până la 10-20% din emisiile globale generate de sectorul transportului naval. Dacă se ține seama de tot traficul de nave generat de transportul naval național și internațional care are drept loc de sosire sau de plecare porturile din UE-27, această cifră ajunge până la 30% în cazul CO<sub>2</sub>. Un raport tehnic recent redactat de SEE (nr. 4/2013) tratează impactul sectorului asupra calității aerului și a factorilor ce influențează schimbările climatice în Europa. Se preconizează că emisiile de NO<sub>x</sub> generate de transportul maritim internațional în apele europene vor crește și ar putea să atingă același nivel ca și sursele terestre începând cu 2020. La scară globală, emisiile de poluanți atmosferici și de gaze cu efect de seră ale navelor, ce contribuie direct sau indirect asupra factorilor ce influențează schimbările climatice, indică un efect net de răcire în ciuda creșterii semnificative a emisiilor de CO<sub>2</sub>. Reducerile preconizate ale SO<sub>2</sub> și ale emisiilor de PS generate de transportul naval internațional vor conduce la reducerea efectului direct de răcire a teritoriului Europei determinat de aerosoli. Raportul SEE arată cât de important este să se țină seama de impactul dublu al emisiilor generate de transportul naval internațional asupra calității aerului și a factorilor ce influențează schimbările climatice. Prin urmare, existența unui sistem integrat de monitorizare, raportare și verificare (MRV), care să acopere emisiile de poluanți atmosferici și GES, va contribui la furnizarea unor informații îmbunătățite cu privire la beneficiile comune și la compromisurile legate de politicile conexe în Europa.

### Cadrul de reglementare și provocările tehnologice

În cadrul elaborării de politici în domeniul calității aerului și al climei în Europa s-a identificat nevoia de a elabora o reglementare internațională a emisiilor navelor. În 1997 s-a adăugat o nouă anexă la Convenția internațională pentru prevenirea poluării de către nave (MARPOL). Anexa VI din MARPOL urmărește reducerea la minimum a emisiilor atmosferice generate de noxe [SO<sub>x</sub>, NO<sub>x</sub>, substanțe care afectează stratul de ozon, compuși organici volatili (COV)] și



a contribuției lor la poluarea atmosferică locală și la problemele de mediu la nivel mondial. Anexa VI a intrat în vigoare la 19 mai 2005, iar o anexă VI revizuită cu limite mult mai stricte ale emisiilor a intrat în vigoare la 1 iulie 2010. În 2007, se estimează că transportul naval internațional a contribuit cu circa 2,7% la emisiile globale de CO<sub>2</sub>. OMI a adoptat, de asemenea, măsuri tehnice și operaționale obligatorii în materie de eficiență energetică, care urmăresc reducerea emisiilor de CO<sub>2</sub> generate de transportul naval internațional.

La nivelul UE, Directiva 2009/29/CE prevede „o propunere care să includă aceste emisii din transportul maritim internațional [...] în angajamentul comunitar de reducere a emisiilor, urmărind intrarea în vigoare a actului propus până în 2013”. Cartea albă privind transporturile publicată în 2011 de Comisie a solicitat ca „emisiile de CO<sub>2</sub> ale UE generate de transportul maritim [să fie] reduse cu 40 % (50% dacă este fezabil) până în 2050, comparativ cu nivelurile din 2005”. Anul trecut, Comisia a anunțat că nu poate respecta termenul respectiv și că, deocamdată, nu va putea nici să facă o propunere de limitare a emisiilor. În iunie 2013, Comisia a făcut această propunere de sistem de monitorizare, raportare și verificare (MRV) a emisiilor de CO<sub>2</sub> din transportul naval internațional. În paralel, Comisia a publicat o comunicare cu teme de discuție deschise cu privire la modalitatea de a integra în viitor emisiile generate de transportul maritim în politicile UE de reducere a GES.

Pe viitor, se preconizează creșterea semnificativă a comerțului mondial datorită creșterii preconizate a populației globului cu 2 miliarde de persoane în cursul următoarelor decenii, însoțită de participarea activă a altor 2 miliarde de persoane la economia globală. Pentru sectorul maritim, creșterea reprezintă o provocare pentru a atinge un obiectiv privind emisiile necesar pentru a asigura stabilizarea temperaturilor la nivel global. Prin urmare, este necesar să se dezvolte și să se aplice în paralel tehnologii și practici inovatoare cu privire la calitatea carburanților/utilizarea altor carburanți, tehnologiile de reducere a emisiilor și măsurile de operare a navelor.

### **Observațiile raportorului**

Prezentul regulament este un prilej pentru a defini o abordare la nivelul întregii UE cu privire la monitorizarea, raportarea și verificarea GES și a emisiilor de poluanți atmosferici din cadrul sectorului maritim. O asemenea abordare va permite Europei să dezvolte politici de reducere a emisiilor pentru sectorul maritim în viitorul apropiat de o manieră coerentă cu politicile globale privind clima, poluarea atmosferică și protejarea sănătății oamenilor. Prin urmare, este nevoie să se lărgască domeniul de aplicare prin includerea monitorizării, raportării și verificării emisiilor de NO<sub>x</sub>, în plus față de cele de CO<sub>2</sub>. Emisiile maritime atât de CO<sub>2</sub>, cât și de NO<sub>x</sub> cresc semnificativ, constituind factori importanți ce influențează mediul. În mod similar cu mecanismul de monitorizare și raportare din Regulamentul (UE) nr. 525/2013 privind sectorul aviației, prin modificarea Regulamentului privind mecanismul de monitorizare și raportare se propune o evaluare a impactului de mediu al transportului maritim asupra climei globale. Comisia, pe baza acestei evaluări, ar trebui să trateze impactul de mediu al emisiilor maritime cum ar fi PS, negrul de fum și CH<sub>4</sub>, precum și al altor activități care determină emisii de poluanți atmosferici și GES, de ex. folosirea agenților de răcire la bordul navelor de pescuit, precum și emisiile evaporative la încărcarea/descărcarea carburanților și a mărfurilor în vrac (de ex. COV, PS).

Comisia a propus limitarea domeniului de aplicare al regulamentului la navele de peste

5 000 GT. Pentru a îmbunătăți gradul de acoperire al emisiilor și pentru a asigura coerența cu alte norme internaționale cum ar fi cele definite în anexa VI din MARPOL, domeniul de aplicare ar trebui extins la toate navele de peste 400 GT. Dat fiind că această limită a fost propusă și în discuțiile din cadrul OMI, aceasta ar asigura alinierea normelor UE cu probabilul viitor cadru internațional.

Deși este important să se garanteze faptul că prezentul regulament acoperă emisiile maritime de o manieră cât se poate de coerentă, este, de asemenea, de importanță capitală ca el să se concentreze asupra aspectelor esențiale și să limiteze costurile de punere în aplicare și sarcinile administrative. De asemenea, societățile nu ar trebui să fie obligate să publice informații care sunt sensibile din punct de vedere comercial și care ar putea induce în eroare. Prin urmare, raportorul propune excluderea activității de transport din celelalte informații relevante pentru climă, dat fiind că nu este legată de măsurarea emisiilor. În cazul pieței maritime există deja, din cauza costului foarte ridicat al carburanților, stimulente foarte mari pentru ca să-și crească eficiența energetică, iar eficiența energetică a activităților de transport în viața reală este o chestiune complexă, care nu poate fi determinată fără a cunoaște circumstanțele specifice legate de piață care dictează deciziile armatorilor și operatorilor. Fără a cunoaște încărcăturile disponibile, masa lor comparată cu greutatea lor, condițiile meteo, prețurile relevante, limitările geografice și de alt tip, termenul de predare etc., nu se poate determina eficiența energetică reală a unei călătorii și nici impactul său asupra bunăstării sociale. Din contră - publicarea parțială a acestor informații poate informa greșit publicul cu privire la eficiența energetică reală și poate să alimenteze controverse inutile.