

7.9.2012

A7-0038/ 001-056

AMENDAMENTE 001-056

depuse de Comisia pentru mediu, sănătate publică și siguranță alimentară

Raport

Satu Hassi

A7-0038/2012

Conținutul de sulf din anumiți combustibili marini

Propunere de directivă (COM(2011)0439 – C7-0199/2011 – 2011/0190(COD))

Amendamentul 1

**Propunere de directivă
Considerentul 1a (nou)**

Textul propus de Comisie

Amendamentul

***(1a) Articolul 191 alineatul (2) din
Tratatul privind funcționarea Uniunii
Europene prevede că politica Uniunii în
domeniul mediului urmărește un nivel
ridicat de protecție, ținând seama de
diversitatea situațiilor din diferitele
regiuni ale Uniunii.***

Amendamentul 2

**Propunere de directivă
Considerentul 1b (nou)**

Textul propus de Comisie

Amendamentul

***(1b) Acidifierea rămâne o problemă
răspândită în Europa. Unele regiuni
europene importante rămân deosebit de
sensibile la problemele legate de
acidifiere, iar Uniunea nu și-a atins încă
obiectivele în ceea ce privește cantitățile și***

nivelurile critice.

Justificare

În Europa emisiile de SOx reprezintă unul din factorii-cheie care cauzează acidifierea.

Amendamentul 3

**Propunere de directivă
Considerentul 3**

Textul propus de Comisie

(3) *Datorită arderii combustibililor marini cu conținut ridicat de sulf, emisiile navelor contribuie la poluarea aerului sub forma dioxidului de sulf și a pulberilor în suspensie, dăunând sănătății umane și contribuind la **acidifiere**.*

Amendamentul

(3) *Emisiile provenite din sectorul naval, cauzate de arderea combustibililor marini cu conținut ridicat de sulf, contribuie la poluarea aerului sub forma dioxidului de sulf și a pulberilor în suspensie, dăunând sănătății umane și **mediului și contribuind la formarea de precipitații acide**.*

Justificare

Dioxidul de sulf în sine (nu ca precursor al precipitațiilor acide) nu este dăunător numai sănătății umane, ci este și un puternic agent coroziv care afectează metalele și aliajele, betonul, monumentele istorice pe bază de carbonați și minereurile de căptușire din piatră. Din motive de claritate – se formează precipitații acide, care contribuie la acidifierea apelor de suprafață și a solului.

Amendamentul 4

**Propunere de directivă
Considerentul 3a (nou)**

Textul propus de Comisie

Amendamentul

(3a) Poluarea aerului cauzată de navele aflate la dană, în special de navele de croazieră, reprezintă un motiv grav de îngrijorare pentru orașele portuare în ceea ce privește eforturile lor de a atinge valorile-limită ale calității aerului stabilite de Uniune pentru pulberile în suspensie și NO₂.

Justificare

Când se află la dană, navele sunt alimentate cu electricitate de la motoare auxiliare. Poluarea

aerului din cauza generării de curent electric pentru nave în porturi reprezintă o problemă acută de poluare a aerului pentru orașele portuare. Acest aspect este deosebit de important în cazul navelor de croazieră, care au nevoie de o cantitate de electricitate relativ ridicată în comparație cu cargoboturile.

Amendamentul 5

Propunere de directivă Considerentul 3b (nou)

Textul propus de Comisie

Amendamentul

(3b) Statele membre ar trebui să susțină dezvoltarea infrastructurii necesare pentru furnizarea energiei electrice din rețeaua terestră, întrucât energia electrică pentru navele din ziua de astăzi este furnizată de obicei de motoare auxiliare.

Amendamentul 6

Propunere de directivă Considerentul 3c (nou)

Textul propus de Comisie

Amendamentul

(3c) Deși emisiile provenite din surse terestre au fost reduse, se preconizează că poluarea aerului de către sectorul naval va înregistra o creștere dramatică. Prin urmare, dacă nu se adoptă mai multe măsuri, până în jurul anului 2020 emisiile de SOx și NOx provenite din sectorul naval vor fi mai ridicate decât emisiile provenite din toate sursele terestre.

Justificare

Sectorul maritim reprezintă o sursă importantă de poluare a aerului în UE. Dacă se mențin tendințele actuale, emisiile din acest sector vor depăși emisiile provenite din toate sursele terestre. Această prognoză face și mai stringentă necesitatea reducerii rapide a emisiilor de SOx din sectorul naval și a găsirii unei soluții în viitorul apropiat în ceea ce privește emisiile de NOx.

Amendamentul 7

**Propunere de directivă
Considerentul 3d (nou)**

Textul propus de Comisie

Amendamentul

(3d) Deteriorarea sănătății umane ca urmare a poluării aerului în porturi și în orașele din apropiere ar trebui să fie remediată prin utilizarea de combustibili cu un conținut maxim de sulf de 0,10 % din greutate pentru manevrele de andocare și de plecare.

Amendamentul 8

**Propunere de directivă
Considerentul 4**

Textul propus de Comisie

Amendamentul

(4) În conformitate cu Directiva 1999/32/CE, Comisia trebuie să înainteze Parlamentului European și Consiliului un raport privind punerea în aplicare a directivei și să prezinte, dacă este cazul, propuneri de modificare, în special cu privire la reducerea limitelor aplicabile conținutului de sulf al combustibililor marini în zonele de control al emisiilor de SO_x (ZCES), **luând în considerare** lucrările Organizației Maritime Internaționale (OMI).

(4) În conformitate cu Directiva 1999/32/CE, Comisia trebuie să înainteze Parlamentului European și Consiliului un raport privind punerea în aplicare a directivei și să prezinte, dacă este cazul, propuneri de modificare, în special cu privire la reducerea limitelor aplicabile conținutului de sulf al combustibililor marini în zonele de control al emisiilor de SO_x (ZCES), **în conformitate cu** lucrările Organizației Maritime Internaționale (OMI).

Justificare

Reducerea conținutului de sulf din combustibilii marini este determinată de OMI, reprezentând o misiune importantă, a cărei realizare poate fi cel mai bine decisă la nivel internațional. În propunerea sa, Comisia ar trebui să insiste asupra importanței dimensiunii internaționale și, în consecință, nu ar trebui să creeze impresia că activitățile OMI sunt doar secundare și ar putea fi modificate fără informarea prealabilă a celorlalte părți internaționale.

Amendamentul 9

**Propunere de directivă
Considerentul 4a (nou)**

(4a) De asemenea, este important ca, pe baza rapoartelor redactate de către statele membre, Comisia să evalueze consecințele asigurării respectării normelor de către sectorul transportului maritim, pentru a permite planificarea supraordonată a măsurilor de însoțire corespunzătoare, în special prin realizarea de studii cu privire la disponibilitatea combustibililor, la prețurile acestora, la riscurile unei inversiuni modale și la impactul prezentei directive asupra tuturor operatorilor economici din sectorul transporturilor maritime. Rezultatele acestor studii ar permite clarificarea propunerilor Comisiei referitoare la punerea în practică a „pachetului de instrumente” al acesteia, astfel cum se menționează în documentul de lucru al serviciilor Comisiei din 16 septembrie 2011 intitulat „Reducerea emisiilor poluante provenite din transportul maritim și pachetul de instrumente pentru transportul sustenabil pe apă”, și la punerea în aplicare a dispozițiilor privind transportul sustenabil pe apă.*

* SEC(2011)1052.

Justificare

Se pare că măsurile de însoțire sunt esențiale pentru a ajuta sectorul transportului maritim să se adapteze: acesta este mesajul Comunicării Comisiei COM(2011)0441. Orice reducere a serviciilor maritime ar trebui evitată, astfel că este necesară o evaluare în amonte a consecințelor prezentei directive în ceea ce privește asigurarea respectării dispozițiilor în vigoare, pentru a avea în vedere posibilele măsuri corespunzătoare pentru a da curs propunerii Comisiei privind măsurile de însoțire pentru operatorii din acest sector.

Amendamentul 10

**Propunere de directivă
Considerentul 4b (nou)**

(4b) Unele metode de atenuare a emisiilor de SOx pot genera deșeuri, în special ape reziduale care conțin mercur, seleniu și alte oligoelemente care ar putea necesita tratarea apelor reziduale înainte de evacuare. Comisia ar trebui să adopte orientări pentru dezvoltarea armonizată a instalațiilor de preluare a deșeurilor din porturile Uniunii.

Justificare

Deși pot fi instrumente utile de reducere a emisiilor, instalațiile de epurare pentru SOx pot genera deșeuri care nu ar trebui eliminate în mare. Comisia ar trebui să promoveze dezvoltarea în porturile UE a infrastructurii necesare pentru preluarea și tratarea apelor reziduale de la instalațiile de epurare.

Amendamentul 11

**Propunere de directivă
Considerentul 6**

Textul propus de Comisie

(6) Anexa VI revizuită la MARPOL introduce, printre altele, limite mai stricte în ceea ce privește conținutul de sulf al combustibililor marini în cadrul ZCES (1,00% începând cu 1 iulie 2010 și 0,10% începând cu 1 ianuarie 2015), precum și în zonele maritime din afara ZCES (3,5% începând cu 1 ianuarie 2012 și, în principiu, 0,50% începând cu 1 ianuarie 2020). Majoritatea statelor membre sunt obligate să solicite navelor să utilizeze combustibili cu un conținut maxim de sulf de 1,00% în cadrul ZCES începând cu 1 iulie 2010 pe baza angajamentelor internaționale asumate de către acestea. Pentru a se asigura coerența cu legislația internațională, precum și aplicarea corespunzătoare a noilor standarde stabilite la nivel global privind conținutul de sulf stabilite în cadrul Uniunii, dispozițiile Directivei 1999/32/CE *trebuie* aliniate la anexa VI revizuită la MARPOL. Pentru a

Amendamentul

(6) Anexa VI revizuită la MARPOL introduce, printre altele, limite mai stricte în ceea ce privește conținutul de sulf al combustibililor marini în cadrul ZCES (1,00% începând cu 1 iulie 2010 și 0,10% începând cu 1 ianuarie 2015), precum și în zonele maritime din afara ZCES (3,5% începând cu 1 ianuarie 2012 și, în principiu, 0,50% începând cu 1 ianuarie 2020). Majoritatea statelor membre sunt obligate să solicite navelor să utilizeze combustibili cu un conținut maxim de sulf de 1,00% în cadrul ZCES începând cu 1 iulie 2010 pe baza angajamentelor internaționale asumate de către acestea. Pentru a se asigura coerența cu legislația internațională ***și condiții concurențiale echitabile la nivel mondial***, precum și aplicarea corespunzătoare a noilor standarde stabilite la nivel global privind conținutul de sulf stabilite în cadrul Uniunii, dispozițiile Directivei 1999/32/CE

se asigura calitatea minimă a combustibililor utilizați de nave pentru respectarea standardelor tehnologice sau a celor privind calitatea combustibililor, *se interzice* utilizarea sau introducerea pe piața UE a combustibililor marini al căror conținut de sulf depășește standardul general de 3,5% din greutate.

ar trebui cel puțin aliniată la anexa VI revizuită la MARPOL. ***Întrucât este necesar să se asigure că toate statele membre au acces efectiv și egal pe piața internă și internațională, este esențial să se recunoască provocările cu care se vor confrunta unele sectoare dacă în Uniune se introduc niveluri diferite de emisii de sulf. De asemenea, este important să se monitorizeze îndeaproape situația și să se identifice soluții care să poată asigura condiții concurențiale echitabile minime.*** Pentru a se asigura calitatea minimă a combustibililor utilizați de nave pentru respectarea standardelor tehnologice sau a celor privind calitatea combustibililor, nu *ar trebui permisă* utilizarea sau introducerea pe piața UE a combustibililor marini al căror conținut de sulf depășește standardul general de 3,5% din greutate.

Amendamentul 12

Propunere de directivă Considerentul 7

Textul propus de Comisie

(7) Navele de pasageri operează în principal în porturi sau în apropiere de zonele costiere și au efecte semnificative asupra sănătății umane și mediului. Navele respective trebuie să utilizeze combustibili marini cu același conținut maxim de sulf aplicabil în cadrul ZCES (1,5%). Având în vedere că urmează să se aplice standarde mai stricte privind conținutul de sulf în cadrul ZCES, aplicarea acelorași standarde în cazul navelor de pasageri se justifică prin necesitatea de a îmbunătăți calitatea aerului în jurul porturilor și zonelor costiere din teritoriile care nu fac parte din ZCES. Cu toate acestea, introducerea unui nou standard ZCES pentru navele de pasageri ar urma să fie amânată cu 5 ani pentru a se evita eventualele probleme privind disponibilitatea combustibililor.

Amendamentul

(7) Navele de pasageri operează în principal în porturi sau în apropiere de zonele costiere și au efecte semnificative asupra sănătății umane și *asupra* mediului. Navele respective trebuie să utilizeze combustibili marini cu același conținut maxim de sulf *ca și cel* aplicabil în cadrul ZCES (1,5%). Având în vedere că urmează să se aplice standarde mai stricte privind conținutul de sulf în cadrul ZCES, aplicarea acelorași standarde în cazul navelor de pasageri se justifică prin necesitatea de a îmbunătăți calitatea aerului în jurul porturilor și zonelor costiere din teritoriile care nu fac parte din ZCES. Cu toate acestea, introducerea unui nou standard ZCES pentru navele de pasageri ar urma să fie amânată cu 5 ani pentru a se evita eventualele probleme privind disponibilitatea combustibililor. ***În cazul în***

care acest lucru ar avea ca rezultat un important impact social negativ asupra comunităților locale care locuiesc pe insulele din regiunile ultraperiferice ale Uniunii și în întregul teritoriu al Greciei sau pe o parte din acesta, statele membre în cauză pot amâna, cu cel mult cinci ani, aplicarea standardului de către un număr limitat de nave de pasageri care operează în serviciu regulat pe rute între porturi din Uniune, cu condiția respectării standardelor relevante în materie de calitate a aerului.

Amendamentul 13

Propunere de directivă Considerentul 7a (nou)

Textul propus de Comisie

Amendamentul

(7a) Pentru a asigura îmbunătățirea calității aerului în statele membre ale căror coaste nu fac parte din ZCES, introducerea unor noi zone de control al emisiilor ar trebui să fie supusă procedurii OMI în conformitate cu anexa VI la MARPOL și să fie susținută de o documentație bine întemeiată, fondată pe considerente de ordin ecologic și economic și sprijinită de date științifice.

Amendamentul 14

Propunere de directivă Considerentul 7b (nou)

Textul propus de Comisie

Amendamentul

(7b) Pentru a asigura îmbunătățirea calității aerului în statele membre ale căror coaste nu fac parte din ZCES și pentru a stabili condiții concurențiale echitabile minime în acest sector în întreaga Uniune, aceeași cerință privind calitatea combustibililor ar trebui extinsă la mările teritoriale ale statelor membre și la zonele de control al poluării din afara

Amendamentul 15

Propunere de directivă Considerentul 7c (nou)

Textul propus de Comisie

Amendamentul

(7c) Pentru a facilita tranziția către noi tehnologii de motoare cu potențialul de a asigura alte reduceri semnificative ale emisiilor în sectorul maritim, Comisia ar trebui să pregătească fără întârziere o strategie complexă de introducere a gazului natural lichefiat, care să permită și să încurajeze utilizarea pe nave a motoarelor alimentate cu gaz.

Amendamentul 16

Propunere de directivă Considerentul 11a (nou)

Textul propus de Comisie

Amendamentul

(11a) Este deosebit de important să se preîntâmpine inversiunea modală, întrucât creșterea volumului de mărfuri transportate pe cale rutieră ar veni în contradicție cu obiectivele Uniunii în ceea ce privește schimbările climatice și ar conduce la aglomerarea traficului.

Justificare

Emisiile de CO₂ generate pe tonă și pe km în transportul rutier de mărfuri se ridică la o medie de peste șapte ori mai mare decât cea din transportul maritim. În consecință, ar trebui să se adopte măsuri pentru ca prezenta directivă să nu conducă la trecerea de la transportul maritim de mărfuri la cel rutier ca urmare a creșterii costurilor combustibililor pentru nave. Intensificarea transportului rutier ar conduce și la aglomerarea traficului și la creșterea poluării fonice, ambele aspecte constituind deja probleme grave cu care se confruntă cetățenii europeni.

Amendamentul 17

Propunere de directivă Considerentul 11b (nou)

Textul propus de Comisie

Amendamentul

(11b) Costurile aferente noilor cerințe de reducere a emisiilor de sulf riscă să conducă la inversiunea modală, fapt ce constituie un motiv de îngrijorare deosebit în cazul zonelor și industriilor care depind în mare măsură de transportul maritim. Comisia ar trebui să utilizeze pe deplin instrumentele existente, precum Marco Polo și TEN-T, în special în statele membre care se învecinează cu ZCES, pentru a oferi asistență punctuală, astfel încât să reducă la minimum riscul inversiunii modale. Având în vedere situația economică actuală și posibilele efecte ale prezentei directive, Comisia ar trebui să prezinte măsuri concrete care să ofere sectorului asistență economică și financiară pentru a sprijini tehnologii maritime ecologice înainte de ianuarie 2015, în special ținând seama de disponibilitatea combustibililor, de prețul acestora, de riscul inversiunii modale și de impactul măsurilor prevăzute în prezenta directivă asupra tuturor operatorilor economici din sectorul transporturilor maritime.

Justificare

Creșterea costurilor combustibililor pentru nave constituie un motiv deosebit de îngrijorare pentru mărfurile care au un raport volum/valoare ridicat, printre care se numără hârtia și minereurile. Proiectele menite să sprijine utilizarea gazului natural lichefiat (GNL) sau a tehnologiilor de epurare îndeplinesc deja condițiile necesare pentru a putea beneficia de finanțare în cadrul programului Marco Polo sau al programului TEN-T Autostrăzi maritime, însă, dacă se dorește reducerea la minimum a inversiunii modale, acest sprijin ar trebui susținut și îmbunătățit.

Amendamentul 18

Propunere de directivă Considerentul 12

Textul propus de Comisie

(12) Trebuie facilitat accesul la metodele de reducere a emisiilor. Aceste metode pot asigura reduceri ale emisiilor cel puțin echivalente sau chiar mai mari decât cele care pot fi obținute prin utilizarea combustibililor cu conținut redus de sulf, cu condiția ca acestea să nu aibă efecte negative semnificative asupra mediului (de exemplu asupra ecosistemelor marine), și să fie dezvoltate în urma aprobării mecanismelor corespunzătoare de autorizare și de control. Criteriile privind utilizarea metodelor de reducere a emisiilor trebuie stabilite de către OMI, cu posibilitatea adăugirii sau modificării prin decizie a Comisiei sau, în absența instrumentelor OMI, de către Comisia Europeană. Metodele alternative deja cunoscute, cum ar fi utilizarea sistemelor de purificare a gazelor de evacuare de la bordul navelor sau amestecul de combustibil și gaz natural lichefiat (GNL) trebuie recunoscute în Uniune. Este important să se promoveze testarea și dezvoltarea de noi metode de reducere a emisiilor.

Amendamentul

(12) Trebuie facilitat **și susținut prin stimulente** accesul la metodele de reducere a emisiilor. Aceste metode pot asigura reduceri ale emisiilor cel puțin echivalente sau chiar mai mari decât cele care pot fi obținute prin utilizarea combustibililor cu conținut redus de sulf, cu condiția ca acestea să nu aibă efecte negative semnificative asupra mediului (de exemplu asupra ecosistemelor marine, **a emisiilor de CO₂**) sau asupra sănătății umane și să fie dezvoltate în urma aprobării mecanismelor corespunzătoare de autorizare și de control. Criteriile privind utilizarea metodelor de reducere a emisiilor trebuie stabilite de către OMI, cu posibilitatea adăugirii sau modificării prin decizie a Comisiei sau, în absența instrumentelor OMI, de către Comisia Europeană. Metodele alternative deja cunoscute, cum ar fi utilizarea sistemelor de purificare a gazelor de evacuare de la bordul navelor sau amestecul de combustibil și gaz natural lichefiat (GNL) trebuie recunoscute în Uniune. Este important să se promoveze **și să se sprijine financiar** testarea și dezvoltarea de noi metode de reducere a emisiilor **și să se asigure rentabilitatea și disponibilitatea acestora pe scară largă, printre altele pentru a evita transferurile modale contraproductive din punct de vedere ecologic de la transportul naval pe distanțe scurte la camioane.**

Amendamentul 19

**Propunere de directivă
Considerentul 12a (nou)**

Textul propus de Comisie

Amendamentul

(12a) Utilizarea gazului natural lichefiat (GNL) elimină aproape integral emisiile de sulf. Se preconizează că în 2014 va fi introdus un nou cod pentru navele propulsate cu GNL, în paralel cu

următoarea revizuire a Convenției privind siguranța vieții pe mare (SOLAS). Statele membre ar trebui să acorde o atenție deosebită necesității de a garanta siguranța și disponibilitatea navelor propulsate cu GNL, precum și alimentarea acestora în condiții de siguranță, împiedicând totodată crearea, prin revizuirea Convenției SOLAS, a unor obstacole inutile în calea utilizării gazului natural lichefiat. Comisia ar trebui să aloce fonduri europene, de exemplu prin intermediul programului Marco Polo, în cea mai mare măsură posibilă, pentru a încuraja utilizarea gazului natural lichefiat cu conținut scăzut de sulf ca combustibil maritim. Statele membre ar trebui să contribuie la această tendință, punând diferite facilități fiscale la dispoziția proprietarilor de nave care investesc în utilizarea gazului natural lichefiat sau în dezvoltarea și utilizarea instalațiilor de epurare.

Justificare

Este important să se țină seama de experiență atunci când se revizuește anexa VI la Convenția privind poluarea mediului marin (MARPOL), adoptată în 2008 (propunerea Comisiei fiind însă prezentată abia după aproape trei ani și unele state membre punând ulterior sub semnul întrebării cele convenite). În calitatea lor de membri ai OMI, spre deosebire de Comisie, statele membre ar trebui să se asigure că noul cod privind GNL încurajează utilizarea acestei surse de combustibil mai curate fără a compromite standardele de siguranță. Ar trebui să se țină seama de normele de siguranță pentru operațiunile de alimentare și de disponibilitatea instalațiilor de alimentare.

Amendamentul 20

Propunere de directivă Considerentul 12b (nou)

Textul propus de Comisie

Amendamentul

(12b) Statele membre pot, ca măsură alternativă de reducere a emisiilor, să faciliteze utilizarea de către navele ce staționează în port a sistemelor de alimentare cu energie electrică de pe țărm, în locul energiei electrice produse la bord.

Amendamentul 21

Propunere de directivă Considerentul 12c (nou)

Textul propus de Comisie

Amendamentul

(12c) Pentru a încuraja adoptarea rapidă a unor metode de reducere a emisiilor care să conducă la reduceri ale emisiilor de sulf cel puțin echivalente cu cele stabilite în prezenta directivă, Uniunea și statele membre ar trebui să promoveze, prin acordarea unor stimulente financiare corespunzătoare, alternative precum utilizarea sistemelor de curățare a gazelor de eșapament la bordul navelor și utilizarea tehnologiilor pe bază de GNL.

Amendamentul 22

Propunere de directivă Considerentul 12d (nou)

Textul propus de Comisie

Amendamentul

(12d) Statele membre ar trebui, de asemenea, să recurgă la mecanisme precum taxele diferențiate și taxele pe kilometru pe baza performanței în materie de emisii până când va intra în vigoare cerința globală privind un conținut de sulf în combustibili de maximum 0,50%.

Amendamentul 23

Propunere de directivă Considerentul 12e (nou)

Textul propus de Comisie

Amendamentul

(12e) Este necesar să li se solicite statelor membre să aplice politici „fără taxe speciale” în cazul efluenților proveniți de

la sistemele de curățare a gazelor de eșapament din porturi pentru a asigura tratarea corespunzătoare a tuturor deșeurilor generate în urma utilizării unor metode alternative de reducere a emisiilor.

Amendamentul 24

Propunere de directivă Considerentul 12f (nou)

Textul propus de Comisie

Amendamentul

(12f) Toate stimulentele financiare acordate de statele membre pentru metodele de reducere a emisiilor care conduc la reduceri ale emisiilor cel puțin echivalente cu cele obținute prin utilizarea combustibililor cu conținut scăzut de sulf ar trebui să țină seama de investițiile realizate înainte de 5 iulie 2011, cu condiția ca echipamentele să respecte criteriile OMI, până la adoptarea unor criterii suplimentare de către Comisie.

Amendamentul 25

Propunere de directivă Considerentul 12g (nou)

Textul propus de Comisie

Amendamentul

(12g) Pentru a facilita adoptarea în timp util a deciziilor de investiții, stimulentele ar trebui să susțină adaptarea din timp. Pentru a se evita posibilul risc al inversiunii modale și pentru a se limita dezavantajele competitive, este necesară introducerea unor programe de finanțare ale statelor membre pentru punerea în aplicare a noilor cerințe referitoare la utilizarea combustibililor cu conținut scăzut de sulf.

Amendamentul 26

Propunere de directivă Considerentul 12h (nou)

Textul propus de Comisie

Amendamentul

(12h) Metodele alternative de reducere a emisiilor, cum ar fi instalațiile de epurare, ar putea genera deșeuri care nu ar trebui deversate în mare. Prin urmare, Comisia ar trebui să adopte orientări comune pentru a asigura tratarea corespunzătoare a oricăror astfel de deșeuri.

Amendamentul 27

Propunere de directivă Considerentul 12i (nou)

Textul propus de Comisie

Amendamentul

(12i) Statele membre ar trebui să asigure disponibilitatea și distribuția echilibrată a combustibililor conformi, în conformitate cu regula 18 din anexa VI revizuită la MARPOL.

Amendamentul 28

Propunere de directivă Considerentul 12j (nou)

Textul propus de Comisie

Amendamentul

(12j) Având în vedere dificultățile întâmpinate de statele membre la atingerea obiectivelor în materie de calitate a aerului stabilite în legislația Uniunii și decalajul care persistă între aceste obiective și recomandările Organizației Mondiale a Sănătății, Comisia ar trebui să ofere asistență la pregătirea analizei necesare pentru a solicita OMI desemnarea drept ZCES a unor zone maritime europene suplimentare, și anume în Marea Mediterană, în nord-estul Atlanticului (inclusiv Marea Irlandei) și în Marea

Neagră. De asemenea, Comisia ar trebui să analizeze avantajele desemnării unor zone maritime europene drept zone europene de control al emisiilor de NOx.

Amendamentul 29

Propunere de directivă Considerentul 13

Textul propus de Comisie

(13) Pentru **stabilirea datei de aplicare a limitei de 0,50% privind conținutul de sulf**, desemnarea noilor ZCES, aprobarea noilor metode alternative de reducere a emisiilor și stabilirea condițiilor corespunzătoare de utilizare a acestora, asigurarea monitorizării corespunzătoare a conținutului de sulf al combustibililor și a conținutului armonizat, precum și formatul rapoartelor statelor membre și pentru adaptarea dispozițiilor directivei la progresul științific și tehnic, competența de a adopta acte în conformitate cu articolul 290 din Tratatul privind funcționarea Uniunii Europene trebuie delegată Comisiei **în vederea specificării datei de la care se aplică în Uniune conținutul maxim de sulf al combustibililor de 0,50% din greutate**, desemnarea noilor ZCES în temeiul deciziei OMI, aprobarea noilor metode de reducere a emisiilor care nu sunt reglementate de Directiva 96/98/CE a Consiliului și stabilirea, suplimentarea sau modificarea condițiilor privind utilizarea acestora, specificarea măsurilor de eșantionare și monitorizare a emisiilor, precum și conținutul și formatul raportului și modificarea articolului 2, punctele 1, 2, 3, 3a, 3b și 4 sau a articolului 6 alineatul (1) litera (a) și alineatul (2) în conformitate cu progresul științific și tehnic și, acolo unde este relevant, cu instrumentele OMI. Este deosebit de important ca Comisia să desfășoare consultările corespunzătoare pe parcursul lucrărilor pregătitoare, inclusiv la nivel de experți. În momentul elaborării și redactării actelor delegate, Comisia trebuie

Amendamentul

(13) Pentru desemnarea noilor ZCES, aprobarea noilor metode alternative de reducere a emisiilor și stabilirea condițiilor corespunzătoare de utilizare a acestora, asigurarea monitorizării corespunzătoare a conținutului de sulf al combustibililor și a conținutului armonizat, precum și formatul rapoartelor statelor membre și pentru adaptarea dispozițiilor directivei la progresul științific și tehnic, competența de a adopta acte în conformitate cu articolul 290 din Tratatul privind funcționarea Uniunii Europene trebuie delegată Comisiei **în ceea ce privește** desemnarea noilor ZCES în temeiul deciziei OMI, aprobarea noilor metode de reducere a emisiilor care nu sunt reglementate de Directiva 96/98/CE a Consiliului și stabilirea, suplimentarea sau modificarea condițiilor privind utilizarea acestora, specificarea măsurilor de eșantionare și monitorizare a emisiilor, precum și conținutul și formatul raportului și modificarea articolului 2, punctele 1, 2, 3, 3a, 3b și 4 sau a articolului 6 alineatul (1) litera (a) și alineatul (2) în conformitate cu progresul științific și tehnic și, acolo unde este relevant, cu instrumentele OMI. Este deosebit de important ca Comisia să desfășoare consultările corespunzătoare pe parcursul lucrărilor pregătitoare, inclusiv la nivel de experți. În momentul elaborării și redactării actelor delegate, Comisia trebuie să asigure transmiterea simultană, promptă și corespunzătoare a documentelor relevante către Parlamentul European și

să asigure transmiterea simultană, promptă și corespunzătoare a documentelor relevante către Parlamentul European și Consiliu.

Consiliu.

Amendamentul 30

Propunere de directivă Considerentul 14a (nou)

Textul propus de Comisie

Amendamentul

(14a) Având în vedere dimensiunea mondială a politicii de mediu și a emisiilor din transportul naval, prezenta directivă încurajează Uniunea și statele sale membre să promoveze în mod activ, în cadrul OMI, obiectivul de a asigura standarde uniforme privind emisiile pentru toate zonele maritime din lume.

Amendamentul 31

Propunere de directivă Articolul 1 – punctul 2 – litera -a (nouă) Directiva 1999/32/CE Articolul 2 – punctul 3

Textul propus de Comisie

Amendamentul

(-a) punctul 3 se înlocuiește cu următorul text:

„3. combustibil marin înseamnă orice carburant lichid derivat din petrol, precum și biocombustibilii, destinați utilizării sau utilizați la bordul unui vas, inclusiv acei carburanți definiți în ISO 8217. Combustibilul cuprinde orice combustibil lichid derivat din petrol care se utilizează la bordul navelor de navigație interioară sau al ambarcațiunilor de agrement, astfel cum sunt definite în Directiva 97/68/CE a Parlamentului European și a Consiliului din 16 decembrie 1997 privind apropierea legislațiilor statelor membre referitoare la măsurile împotriva emisiei

de poluanți gazoși și de pulberi
provenind de la motoarele cu ardere
internă care urmează să fie instalate pe
echipamentele mobile fără destinație
rutieră și în Directiva 94/25/CE
Directiva 94/25/CE a Parlamentului
European și a Consiliului din 16 iunie
1994 de apropiere a actelor cu putere de
lege și actelor administrative ale statelor
membre referitoare la ambarcațiunile de
agrement, când navele respective se află
pe mare;”

Justificare

În prezent, utilizarea biocombustibililor este deja posibilă din punct de vedere tehnic, iar acești combustibili sunt disponibili și pentru nave. Prin urmare, formularea din directivă ar trebui să fie clară și în ceea ce privește autorizarea utilizării de biocombustibili.

Amendamentul 32
Propunere de directivă
Articolul 1 – punctul 4
Directiva 1999/32/CE
Articolul 3a

Textul propus de Comisie

Statele membre se asigură că pe teritoriul lor nu sunt utilizați sau introduși pe piață combustibilii marini al căror conținut de sulf depășește 3,5% din greutate.

Amendamentul

Statele membre se asigură că pe teritoriul lor nu sunt utilizați sau introduși pe piață combustibilii marini al căror conținut de sulf depășește 3,5% din greutate, **cu excepția combustibililor destinați aprovizionării navelor care utilizează metodele de reducere a emisiilor prevăzute la articolul 4c cu sisteme închise.**

Amendamentul 33

Propunere de directivă
Articolul 1 – punctul 6 – litera b
Directiva 1999/32/CE
Articolul 4a – alineatul 1 – paragraful 2

Textul propus de Comisie

Această dispoziție se aplică tuturor navelor înregistrate sub orice pavilion, inclusiv

Amendamentul

Prezentul alineat se aplică tuturor navelor înregistrate sub orice pavilion, inclusiv

navelor al căror voiaj a început în afara Uniunii.

navelor al căror voiaj a început în afara Uniunii, *sub rezerva excepțiilor prevăzute în anexa VI la MARPOL.*

Amendamentul 34

Propunere de directivă

Articolul 1 – punctul 6 – litera b

Directiva 1999/32/CE

Articolul 4a – alineatul 1 – paragraful 2a (nou)

Textul propus de Comisie

Amendamentul

Statele membre pot adopta măsuri financiare destinate sectoarelor sau subsectoarelor considerate a fi expuse unui risc de dificultăți economice ca urmare a punerii în aplicare a cerințelor prevăzute la articolul 4a alineatul (1) litera (b) și pentru a compensa costurile aferente punerii în aplicare a acestor cerințe.

Comisia adoptă cel târziu până la sfârșitul anului 2013 orientări referitoare la normele aplicabile privind ajutoarele de stat care trebuie respectate în acest context.

Justificare

Respectarea reducerii limitelor conținutului de sulf al combustibililor marini conduce la o creștere semnificativă a tarifelor din transportul maritim de marfă. Acest fapt are un impact negativ grav asupra competitivității sectoarelor care depind de serviciile de transport naval. Statelor membre învecinate cu ZCES trebuie să li se permită să compenseze temporar, prin ajutoare de stat, costurile întreprinderilor expuse concurenței mondiale și expuse la costuri semnificative legate de reglementarea conținutului de sulf.

Amendamentul 35

Propunere de directivă

Articolul 1 – punctul 6 – litera c

Directiva 1999/32/CE

Articolul 4a – alineatul 1a

Textul propus de Comisie

Amendamentul

(1a) Statele membre iau toate măsurile necesare pentru a se asigura că în zonele

(1a) Statele membre iau toate măsurile necesare pentru a se asigura că în zonele

din apele lor teritoriale, zonele economice exclusive și zonele de control al poluării nu se utilizează combustibili marini al căror conținut de sulf depășește:

(a) 3,50% din greutate, începând cu 1 ianuarie 2012;

(b) 0,50 % din greutate, începând cu **1 ianuarie 2020**.

Comisia este împuternicită să adopte acte delegate în conformitate cu articolul 9a din prezenta directivă cu privire la data de la care se aplică standardul privind conținutul de sulf prevăzut la litera (b) din prezentul alineat. Pe baza evaluării OMI privind disponibilitatea combustibililor marini pentru respectarea conținutului maxim de sulf al combustibilului de 0,50% din greutate, menționat în regula 14 alineatul (8) din anexa VI la MARPOL, această dată este 1 ianuarie 2020 sau 1 ianuarie 2025.

Prezenta dispoziție se aplică tuturor navelor înregistrate sub orice pavilion, inclusiv navelor al căror voiaj a început în afara Uniunii, fără a aduce atingere alineatelor (1) și (4) și articolului 4b.

din apele lor teritoriale, zonele economice exclusive și zonele de control al poluării nu se utilizează combustibili marini al căror conținut de sulf depășește:

(a) 3,50% din greutate începând cu 1 ianuarie 2012;

(b) 0,50 % din greutate începând cu **1 ianuarie 2015**;

(ba) 0,10 % din greutate începând cu 1 ianuarie 2020.

Prezentul alineat se aplică tuturor navelor înregistrate sub orice pavilion, inclusiv navelor al căror voiaj a început în afara Uniunii, fără a aduce atingere alineatelor (1) și (4) și articolului 4b.

Amendamentul 36

Propunere de directivă

Articolul 1 – punctul 6 – litera d

Directiva 1999/32/CE

Articolul 4a – alineatul 2

Textul propus de Comisie

(2) Comisia este împuternicită să adopte acte delegate în conformitate cu articolul 9a din prezenta directivă cu privire la desemnarea zonelor maritime ca zone de control al emisiilor de SO_x **pe baza deciziei OMI**, în conformitate cu regula 14 alineatul (3) punctul (2) din anexa VI la

Amendamentul

(2) Comisia este împuternicită să adopte acte delegate în conformitate cu articolul 9a din prezenta directivă cu privire la desemnarea zonelor maritime ca zone de control al emisiilor de SO_x **potrivit desemnării de către OMI** în conformitate cu regula 14 alineatul (3) punctul (2) din

Amendamentul 37

Propunere de directivă

Articolul 1 – punctul 6 – litera e

Directiva 1999/32/CE

Articolul 4a – alineatul 4a (nou)

Textul propus de Comisie

Amendamentul

(4a) În cazul nerespectării limitelor stabilite la alineatele (1), (1a) și (4) și după examinarea tuturor dovezilor, autoritățile care exercită controlul navelor de către statul de port sunt împuternicite să rețină nava până la remedierea încălcării respective.

Navele neconforme sunt obligate să golească buncărele și li se aplică sancțiuni, calculate pe zile, pentru fiecare încălcare.

De asemenea, statele membre pot lua măsuri coercitive suplimentare în conformitate cu dreptul maritim internațional.

Amendamentul 38

Propunere de directivă

Articolul 1 – punctul 6 – litera e

Directiva 1999/32/CE

Articolul 4a – alineatul 4b (nou)

Textul propus de Comisie

Amendamentul

(4b) Prin derogare de la alineatele (4) și (4a), în cazul în care respectarea valorilor-limită menționate la alineatul (4) va avea ca rezultat un impact social negativ important asupra comunităților locale care locuiesc pe insulele din regiunile ultraperiferice ale Uniunii și în întregul teritoriu al Greciei sau pe o parte din acesta, statele membre în cauză pot amâna cu cel mult cinci ani termenele prevăzute în alineatul respectiv în ceea ce

privește un număr limitat de nave de pasageri care operează în serviciu regulat pe rute între porturi din Uniune, cu condiția respectării standardelor relevante în materie de calitate a aerului.

Statele membre care intenționează să utilizeze această dispoziție întocmesc o listă a navelor și rutelor care îndeplinesc criteriile necesare pentru a beneficia de această derogare și o prezintă spre aprobare Comisiei. Statele membre în cauză fac publică lista aprobată.

Amendamentul 39

Propunere de directivă

Articolul 1 – punctul 6 – litera e

Directiva 1999/32/CE

Articolul 4a – alineatul 4c (nou)

Textul propus de Comisie

Amendamentul

(4c) Statele membre iau toate măsurile necesare pentru a se asigura că, începând de la 1 ianuarie 2015, în zonele din apele lor teritoriale și zonele de control al poluării din afara zonelor de control al emisiilor de SOx navele care se deplasează înspre sau dinspre orice port al Uniunii nu utilizează combustibili marini al căror conținut de sulf depășește 0,10% din greutate.

Prezentul alineat se aplică tuturor navelor înregistrate sub orice pavilion, inclusiv navelor al căror voiaj a început în afara Uniunii.

Amendamentul 40

Propunere de directivă

Articolul 1 – punctul 7

Directiva 1999/32/CE

Articolul 4b – alineatul 3a (nou)

Textul propus de Comisie

Amendamentul

(3a) Începând cu 1 ianuarie 2015, statele membre iau toate măsurile necesare pentru a alinia conținutul de sulf al combustibililor marini folosiți de navele de navigație interioară, în apele teritoriale ale Uniunii sau de către orice navă aflată la dană în porturile Uniunii, cu valorile prevăzute la articolul 4 alineatul (2) din Directiva 98/70/CE.

Justificare

În conformitate cu sistemul actual, navelor oceanice și navelor de navigație interioară li se aplică valori-limită diferite ale conținutului de sulf, chiar dacă ambele tipuri de nave se deplasează în același estuar. Este necesar să se remedieze această lacună, iar valorile-limită pentru navele oceanice ar trebui aliniate la dispozițiile aplicabile navigației interioare și echipamentelor mobile nerutiere impuse în prezent prin directiva UE privind calitatea combustibililor. Date fiind efectele asupra sănătății pe care le au pe plan local emisiile provenite de la nave (în special, pulberile în suspensie) și având în vedere concentrarea populațiilor în regiunile de coastă, este necesar să se ia măsuri pentru reducerea poluării aerului la nivel local. Adoptarea unor standarde similare privind conținutul de sulf pentru navigația de coastă și navigația interioară se justifică prin necesitatea de a îmbunătăți calitatea aerului din jurul porturilor și din zonele de coastă.

Amendamentul 41

Propunere de directivă

Articolul 1 – punctul 7

Directiva 1999/32/CE

Articolul 4ba (nou)

Textul propus de Comisie

Amendamentul

Articolul 4ba

Disponibilitatea combustibililor marini

(1) Statele membre iau măsurile necesare pentru a asigura disponibilitatea și distribuția echilibrată a combustibililor marini:

- în cazul în care conținutul de sulf nu depășește 0,10%, începând cu 1 ianuarie 2015;**
- în cazul în care conținutul de sulf nu depășește 0,50%, începând cu 1 ianuarie**

2015;

(2) Alineatul (1) nu exclude introducerea acestor măsuri de la o dată anterioară.

Amendamentul 42

Propunere de directivă

Articolul 1 – punctul 7

Directiva 1999/32/CE

Articolul 4bb (nou)

Textul propus de Comisie

Amendamentul

Articolul 4bb

Echivalențe

Administrația unui stat membru poate permite instalarea pe o navă a oricărui accesoriu, material, dispozitiv sau aparat sau utilizarea altei proceduri, a unor tipuri de păcură alternative sau a altor metode de conformare utilizate ca alternativă la cele prevăzute de prezenta directivă dacă accesoriul, materialul, dispozitivul, aparatul sau procedura, tipul de păcură sau metoda alternativă în cauză este cel puțin la fel de eficace în ceea ce privește reducerile emisiilor cum se prevede în prezenta directivă, inclusiv oricare din standardele prevăzute la articolele 4a și 4b.

Justificare

Regula 4 din anexa VI la MARPOL privind echivalența include proceduri fără caracter tehnic sau proceduri operaționale prin care pot fi adoptate metode de conformare utilizate ca alternativă. Această opțiune ar trebui inclusă în directiva revizuită a UE pentru a încuraja dezvoltarea și investițiile în tehnologiile inovatoare.

Amendamentul 43

Propunere de directivă

Articolul 1 – punctul 7

Directiva 1999/32/CE

Articolul 4c – alineatul 2

Textul propus de Comisie

(2) Navele care utilizează metodele de reducere a emisiilor prevăzute la alineatul (1) înregistrează **în mod continuu** reduceri ale emisiilor de dioxid de sulf care să fie cel puțin echivalente cu cele care s-ar obține prin utilizarea combustibililor marini care îndeplinesc cerințele menționate la articolele 4a și 4b. **Emisiile de dioxid de sulf care rezultă din utilizarea metodelor de reducere a emisiilor nu trebuie să depășească valorile limită prevăzute în anexa 1.**

Amendamentul

(2) Navele care utilizează metodele de reducere a emisiilor prevăzute la alineatul (1) înregistrează reduceri ale emisiilor de dioxid de sulf care să fie cel puțin echivalente cu cele care s-ar obține prin utilizarea combustibililor marini care îndeplinesc cerințele menționate la articolele 4a și 4b.

Justificare

Eliminarea sintagmei „în mod continuu” ar asigura că directiva autorizează în continuare instalațiile de epurare care pot, temporar, să nu fie conforme. De asemenea, această eliminare ar permite utilizarea altor metode de asigurare a conformității, cum ar fi determinarea unor valori medii. Industria analizează în mod activ fezabilitatea determinării unor valori medii în anumite zone geografice în care acest lucru este cel mai indicat, cum ar fi zona de control al emisiilor din America de Nord. Nu toate metodele alternative de conformitate vor asigura realizarea unor reduceri „continue”, însă impactul lor general asupra sănătății și a mediului va fi, prin definiție, echivalent cu utilizarea combustibililor conformi sau chiar superior acesteia. Parlamentul European ar trebui să se asigure că UE nu împiedică în mod inadvertent explorarea altor soluții inovatoare. Ultima teză trebuie eliminată din articolul 4c, întrucât este specifică numai utilizării sistemelor de curățare a gazelor de eșapament și, prin urmare, ar fi mai bine introdusă în secțiunea relevantă din tabelul din anexa 2.

Amendamentul 44

Propunere de directivă

Articolul 1 – punctul 7

Directiva 1999/32/CE

Articolul 4c – alineatul 2a (nou)

Textul propus de Comisie

Amendamentul

(2a) Statele membre încurajează, ca măsură alternativă de reducere a emisiilor, utilizarea energiei electrice produse la țărm de către navele ce staționează în port.

Amendamentul 45

Propunere de directivă

Articolul 1 – punctul 7

Directiva 1999/32/CE

Articolul 4c – alineatul 3a (nou)

Textul propus de Comisie

Amendamentul

(3a) Statele membre se asigură că autoritățile portuare includ în taxa de port sau în alte taxe toate costurile legate de preluarea, manipularea și eliminarea efluenților proveniți de la sistemele de purificare a gazelor de evacuare în conformitate cu Directiva 2000/59/CE a Parlamentului European și a Consiliului din 27 noiembrie 2000¹ privind instalațiile portuare de preluare a deșeurilor provenite din exploatarea navelor și a reziduurilor de încărcătură, indiferent dacă aceștia conțin deșeuri sau nu.

¹ JO L 332, 28.12.2000, p. 81.

Amendamentul 46

Propunere de directivă

Articolul 1 – punctul 7

Directiva 1999/32/CE

Articolul 4c – alineatul 3b (nou)

Textul propus de Comisie

Amendamentul

(3b) Sprijinul acordat de statele membre pentru instalarea de sisteme de curățare a gazelor de eșapament la bordul navelor comandate înainte de 31 decembrie 2013 se consideră compatibil cu piața internă în sensul articolului 107 din TFUE.

Amendamentul 47

Propunere de directivă

Articolul 1 – punctul 7

Directiva 1999/32/CE

Articolul 4c – alineatul 4 – paragraful 1 – partea introductivă

Textul propus de Comisie

Comisia este împuternicită să adopte acte delegate în conformitate cu articolul 9a cu privire la:

Amendamentul

Comisia este împuternicită să adopte acte delegate în conformitate cu articolul 9a și cu **standardele și instrumentele relevante adoptate de către OMI** cu privire la:

Justificare

Din formularea inițială se poate înțelege că, prin adoptarea de acte delegate, Comisia este autorizată să adopte măsuri care pot diferi de deciziile OMI. Totuși, este esențial să se respecte cu strictețe anexa VI la MARPOL, întrucât existența unor divergențe în cadrul UE în ceea ce privește metodele de reducere a emisiilor ar putea avea ca rezultat nepromovarea alternativelor la utilizarea combustibililor cu conținut scăzut de sulf, ceea ce constituie un aspect esențial al acestei directive.

Amendamentul 48

Propunere de directivă

Articolul 1 – punctul 8a (nou)

Directiva 1999/32/CE

Articolul 4ea (nou)

Textul propus de Comisie

Amendamentul

8a. Se introduce următorul articol:

„Articolul 4ea

Disponibilitatea păcurii

Fără a aduce atingere dispozițiilor stabilite la articolele 3 și 4:

(1) În cazul în care un stat membru constată că o navă nu respectă standardele pentru păcura conformă stabilite în prezenta directivă, autoritatea competentă a statului membru respectiv poate solicita navei:

(a) să prezinte o evidență a măsurilor luate în încercarea de a asigura conformitatea; și

(b) să prezinte dovezi că a încercat să achiziționeze păcură conformă în conformitate cu orarul său de curse și, dacă aceasta nu a fost disponibilă în locațiile planificate, că s-a încercat localizarea de surse alternative pentru astfel de combustibili și că, în ciuda

tuturor eforturilor depuse pentru obținerea de păcură conformă, acest tip de păcură nu a fost disponibil pentru a fi achiziționat.

(2) Nava nu este obligată să se abată de la traseul său prevăzut sau să întârzie în mod necorespunzător călătoria pentru asigurarea conformității.

(3) Un stat membru poate renunța la măsurile de control dacă nava poate dovedi prin documente că a încercat să obțină, cu bună credință, combustibili conformi, prezentând informațiile prevăzute la alineatul (1).

(4) Nava își notifică administrația și autoritatea competentă a portului de destinație relevant dacă nu poate achiziționa păcură conformă.

(5) Statele membre informează Comisia dacă o navă a prezentat dovezi privind indisponibilitatea păcurii conforme.

(6) Aceste documente sunt luate în considerare la punerea în aplicare a prezentei directive.”

Amendamentul 49

Propunere de directivă

Articolul 1 – punctul 9 – litera a

Directiva 1999/32/CE

Articolul 6 – alineatul 1 – paragraful 1

Textul propus de Comisie

Statele membre iau toate măsurile necesare pentru a verifica prin prelevarea de eșantioane dacă conținutul de sulf al combustibililor utilizați respectă cerințele de la articolele 3, 3a, 4, 4a și 4b. Prelevarea eșantioanelor începe la data la care intră în vigoare limita aplicabilă privind conținutul maxim de sulf al combustibilului. Acesta se efectuează cu o frecvență suficientă și astfel încât eșantioanele să fie reprezentative pentru combustibilul examinat și, în cazul combustibililor marini, pentru combustibilul utilizat de

Amendamentul

Statele membre iau toate măsurile necesare pentru a verifica prin prelevarea de eșantioane dacă conținutul de sulf al combustibililor utilizați respectă cerințele de la articolele 3, 3a, 4, 4a și 4b. Prelevarea eșantioanelor începe la data la care intră în vigoare limita aplicabilă privind conținutul maxim de sulf al combustibilului. Acesta se efectuează **periodic și** cu o frecvență suficientă, **în cantități suficiente** și astfel încât eșantioanele să fie reprezentative pentru combustibilul examinat și, în cazul combustibililor marini, pentru

nave pe perioada în care se află în zonele maritime și porturile respective.

combustibilul *furnizat și* utilizat de nave pe perioada în care se află în zonele maritime și porturile respective.

Amendamentul 50

Propunere de directivă

Articolul 1 – punctul 9 – litera a

Directiva 1999/32/CE

Articolul 6 – alineatul 1 – paragraful 2 – litera ca (nouă)

Textul propus de Comisie

Amendamentul

(ca) prelevarea eșantioanelor și analiza pentru a verifica dacă utilizarea combustibilului marin destinat arderii la bordul navelor este în conformitate cu orientările care urmează să fie elaborate de OMI;

Amendamentul 51

Propunere de directivă

Articolul 1 – punctul 10 – litera c și litera ca (nouă)

Directiva 1999/32/CE

Articolul 7 – alineatele 2 și 3

Textul propus de Comisie

Amendamentul

(c) *alineatele (2) și (3)* se elimină.

(c) *alineatul (2) se înlocuiește cu următorul text:*

„(2) Pe baza, inter alia, a:

(a) rapoartelor anuale prezentate în conformitate cu *alineatele (1) și (1a)*;

(b) tendințelor observate ale calității aerului, ale acidifierii, ale costurilor combustibililor și ale tranziției de la un mod de transport la altul;

(c) progreselor înregistrate în domeniul reducerii emisiilor de oxizi de sulf și de azot ale navelor prin mecanisme ale OMI care urmează inițiativele *Uniunii* în acest domeniu;

Comisia prezintă, până la 31 decembrie 2013, un raport Parlamentului European și Consiliului, *însoțit, dacă este*

cazul, de propuneri legislative. În raportul său Comisia evaluează:

- posibilele consecințe asupra pieței interne, în special în ceea ce privește competitivitatea, ale aplicării unor standarde de emisii diferite în Uniune;*
- desemnarea unor zone suplimentare de control al emisiilor de SO_x și NO_x;*
- standarde de calitate pentru păcura grea marină în conformitate cu cele aplicabile în cazul Directivei 98/70/CE;*
- măsuri suplimentare sau complementare alternative pentru a reduce și mai mult emisiile navelor.”*

(ca) alineatul (3) se elimină.

Amendamentul 52

Propunere de directivă

Articolul 1 – punctul 10 – litera cb (nouă)

Directiva 1999/32/CE

Articolul 7 – alineatele 2a și 2b (noi)

Textul propus de Comisie

Amendamentul

(cb) se introduc alineatele (2a) și (2b), cu următorul text:

„(2a) Comisia întreprinde o evaluare a impactului prezentei directive și, până la sfârșitul anului 2012, propune un ansamblu de măsuri compensatorii pentru a diminua efectele negative asupra industriilor navale pe întreg teritoriul Uniunii.

(2b) În cazul în care OMI decide, înainte de 1 ianuarie 2015, să modifice anexa VI la Convenția MARPOL, Comisia prezintă în mod automat o nouă propunere de includere a respectivelor modificări în legislația Uniunii.”

Amendamentul 53

Propunere de directivă

Articolul 1 – punctul 13

Directiva 1999/32/CE

Articolul 9a – alineatul 2

Textul propus de Comisie

(2) **Delegarea de competențe menționată la articolul 4a alineatele (1a) și (2)**, articolul 4c alineatul (4), articolul 6 alineatul (1), **articolul 7 alineatul (1a) și articolul 7 alineatul (4)** este conferită Comisiei pentru o perioadă de timp nedeterminată începând de la [data intrării în vigoare a prezentei directive].

Amendamentul

(2) **Competența de a adopta actele delegate menționate la articolul 4a alineatul (2)**, articolul 4c alineatul (4), articolul 6 alineatul (1) **și articolul 7 alineatele (1a) și (4)** este conferită Comisiei pentru o perioadă de timp nedeterminată începând de la [data intrării în vigoare a prezentei directive].

Amendamentul 54

Propunere de directivă

Articolul 1 – punctul 13

Directiva 1999/32/CE

Articolul 9a – alineatul 3

Textul propus de Comisie

(3) Delegarea de competențe menționată la **articolul 4a alineatele (1a) și (2)**, articolul 4c alineatul (4), articolul 6 alineatul (1), **articolul 7 alineatul (1a) și articolul 7 alineatul (4)** poate fi revocată *în orice moment* de Parlamentul European sau de Consiliu. *Decizia* de revocare pune capăt delegării *competențelor specificate* în decizia respectivă. Decizia produce efecte din ziua *imediat următoare* datei publicării *deciziei* în Jurnalul Oficial al Uniunii Europene sau la o dată ulterioară, menționată în decizie. Decizia nu aduce atingere actelor delegate *aflăte* deja în vigoare.

Amendamentul

(3) Delegarea de competențe menționată la **articolul 4a alineatul (2)**, **articolul 4b alineatul (3a)**, articolul 4c alineatul (4), articolul 6 alineatul (1) **și articolul 7 alineatele (1a) și (4)** poate fi revocată *oricând* de Parlamentul European sau de Consiliu. *O decizie* de revocare pune capăt delegării *de competențe specificată* în decizia respectivă. Decizia produce efecte din ziua *care urmează* datei publicării *acesteia* în Jurnalul Oficial al Uniunii Europene sau *de la o dată ulterioară* menționată în decizie. Decizia nu aduce atingere actelor delegate *care sunt* deja în vigoare.

Justificare

Pentru a asigura consecvența cu restul textului.

Amendamentul 55

Propunere de directivă
Articolul 1 – punctul 13
Directiva 1999/32/CE
Articolul 9a – alineatul 5

Textul propus de Comisie

(5) Un act delegat adoptat în *conformitate cu articolul 4a alineatele (1a) și (2), articolul 4c alineatul (4), articolul 6 alineatul (1), articolul 7 alineatul (1a) și articolul 7 alineatul (4)* intră în vigoare doar dacă Parlamentul European sau Consiliul nu au formulat *obiecții* în termen de **2 luni** de la notificarea *actului respectiv* către Parlamentul European sau Consiliu sau dacă, înainte de expirarea perioadei respective, Parlamentul European și Consiliul au informat în *prealabil* Comisia cu privire la faptul că nu vor formula *obiecții*. Această perioadă se prelungește cu încă **2 luni** la inițiativa Parlamentului European sau a Consiliului.

Amendamentul

(5) Un act delegat adoptat în *temeiul articolului 4a alineatul (2), al articolului 4c alineatul (4), al articolului 6 alineatul (1) și al articolului 7 alineatele (1a) și (4)* intră în vigoare numai în cazul în care nici Parlamentul European și nici Consiliul nu au formulat *obiecțiuni* în termen de **3 luni** de la notificarea *acestui*a către Parlamentul European și Consiliu, sau în cazul în care, înainte expirării termenului respectiv, Parlamentul European și Consiliul au informat Comisia că nu vor formula *obiecțiuni*. Respectivul termen se prelungește cu **3 luni** la inițiativa Parlamentului European sau a Consiliului.

Amendamentul 56

Propunere de directivă
Anexă
Directiva 1999/32/CE
Anexa 2 – punctul 2 – liniuța 2

Textul propus de Comisie

– prezintă o documentație temeinică referitoare la faptul că **niciun flux de deșeuri deversat** în mare, inclusiv în porturi și estuare închise, nu are un impact negativ semnificativ și nici nu prezintă riscuri asupra sănătății umane și mediului.”

Amendamentul

– prezintă o documentație temeinică referitoare la faptul că **orice apă uzată, inclusiv apele uzate care respectă cerințele referitoare la apele uzate din Rezoluția OMI MEPC.184(59), deversată** în mare, inclusiv în porturi și estuare închise, nu are un impact negativ semnificativ și nici nu prezintă riscuri asupra sănătății umane și mediului.”