



PARLAMENTUL EUROPEAN

2009 - 2014

Comisia pentru transport și turism

2011/0190(COD)

17.1.2011

AVIZ

al Comisiei pentru transport și turism

destinat Comisiei pentru mediu, sănătate publică și siguranță alimentară

referitor la propunerea de directivă a Parlamentului European și a Consiliului de modificare a Directivei 1999/32/CE privind reducerea conținutului de sulf din anumiți combustibili marini
(COM(2011)0439 – C7-0199/2011 – 2011/0190(COD))

Raportoare pentru aviz: Vilja Savisaar-Toomast

PA_Legam

JUSTIFICARE SUCCINTĂ

În 2008, Organizația Maritimă Internațională (OMI) a convenit asupra noilor valori maxime ale conținutului de sulf al combustibililor marini. Pentru zonele de control al emisiilor de sulf (ZCES), valoarea maximă a fost redusă de la 1,5% la 1% de la 1 iulie 2010 și la 0,1% de la 1 ianuarie 2015. În cadrul UE, Marea Baltică, Marea Nordului și Canalul Mânecii sunt ZCES.

Limita pentru alte zone maritime va fi redusă de la 4,5% la 3,5% începând cu 1 ianuarie 2012 și la 0,5% începând cu 1 ianuarie 2020. Aplicarea limitei de 0,5% ar putea fi întârziată cu cinci ani dacă într-o revizuire programată pentru anul 2018 s-ar constata un dezechilibru între cererea și oferta de combustibili corespunzători.

În prezent, navele de pasageri care operează în serviciu regulat trebuie să respecte limitele ZCES, indiferent dacă se deplasează sau nu în aceste zone. Comisia propune ca acestor nave să li se aplice limita de 0,1% începând cu 2020. Prin întârzierea cu cinci ani în ceea ce privește ZCES se urmărește evitarea posibilelor probleme cu disponibilitatea combustibililor.

Obligații internaționale

Se pare că este clar că, odată ce statele membre ale UE au sprijinit înăsprirea limitelor OMI și desemnarea celor trei ZECS europene, este necesară alinierea legislației Uniunii la obligațiile sale internaționale. Nerealizarea acestei alinieri nu ar crea doar incertitudine juridică, ci ar scădea și credibilitatea negociatorilor din partea Uniunii, atât în cadrul OMI, cât și în alte foruri internaționale, atunci când vor încerca să convingă țările terțe să adopte și să aplice standarde internaționale.

Beneficiile pentru sănătate

În plus, reducerea limitelor de sulf ar trebui să conducă la unele îmbunătățiri semnificative ale sănătății cetățenilor europeni. În analiza costuri-beneficii realizată pentru Comisie se sugerează că printr-o limită de 0,1% în ZECS s-ar putea evita peste 17 000 de decese premature pe an în 2020. Totodată, ar avea loc și o reducere substanțială a afecțiunilor respiratorii.

Întrucât navele de pasageri care operează în serviciu regulat se deplasează în mod normal în apropierea coastelor, aplicarea limitei de 0,1% ar avea un impact semnificativ asupra calității aerului în regiunile de coastă și, prin urmare, pare să fie justificată.

Într-adevăr, dată fiind amploarea beneficiilor pentru sănătate, se poate formula întrebarea dacă limita mai scăzută a conținutului de sulf nu ar trebui să se aplice și altor mări europene.

Concurența loială

Extinderea ariei geografice de aplicare a limitei de 0,1% ar fi și o soluție la îngrijorările legate de diferențele dintre limitele aplicate în diferite ape costiere europene. Se poate afirma că aceste diferențe creează pentru societățile de transport maritim care își desfășoară activitatea în ZECS un dezavantaj concurențial atât față de societățile care își desfășoară activitatea în alte zone, cât și față de transportul terestru.

UE ar putea restricționa emisiile până la o anumită distanță față de coastă fără a fi necesară aprobarea OMI. Totuși, un astfel de demers ar crea riscul devierii traficului din porturile europene către cele din Nordul Africii. Deși SUA și Canada au stabilit o limită de 200 de mile marine, aceste state au încercat să obțină o desemnare OMI în acest sens.

Prin urmare, statele membre și Comisia ar trebui să încerce să promoveze desemnarea altor bazine maritime europene drept ZECS de către OMI.

Menținerea competitivității transportului maritim

Parlamentul a sprijinit în mod constant obiectivul de a încuraja transportul maritim, dat fiind impactul redus pe care îl are acesta asupra mediului. Dacă reducerea limitelor conținutului de sulf ar conduce la situația în care mărfurile transportate în prezent pe mare ar fi transportate cu camionul (așa-numita „inversiune modală”), acest efect ar fi foarte indezirabil, atât din punctul de vedere al daunelor asupra mediului (mai ales în ceea ce privește gazele cu efect de seră), cât și din punctul de vedere al creșterii aglomerațiilor din trafic.

În diferite studii s-au realizat estimări extrem de variate ale impactului probabil pe care l-ar avea noile limite asupra procentului de mărfuri transportate pe mare. Totuși, o concluzie clară este aceea că efectul va varia în funcție de produsul transportat și de rută. Produsele cu un raport volum/valoare relativ ridicat (de exemplu lemnul sau minereurile metalice) ar putea fi mai grav afectate decât mărfurile industriale. Prin urmare, o măsură corespunzătoare ar putea fi acordarea de asistență punctuală.

Acordul OMI și propunerea Comisiei contribuie deja la limitarea impactului asupra competitivității transportului maritim, permițând utilizarea unor metode de reducere a emisiilor (așa-numitele „instalații de epurare”) sau a amestecurilor de combustibili și gaz natural lichefiat (GNL). În acest mod, transportatorii vor putea să aleagă cel mai economic mod de respectare a limitelor, ținând seama de vechimea și de dimensiunea vasului, precum și de rutele pe care se preconizează că acesta le va deservi.

În timp ce proprietarii de nave și furnizorii de echipamente au opinii divergente în ceea ce privește disponibilitatea și viabilitatea instalațiilor de epurare, întârzierea introducerii limitei de 0,1% ar reduce stimulentele pentru realizarea cercetării și dezvoltării necesare. În plus, s-ar pune întrebarea universală dacă noul termen ar putea fi prelungit încă o dată. Acest lucru ar submina și mai mult atractivitatea investițiilor în această tehnologie.

Cei care analizează posibilitatea utilizării GNL se află într-un cerc vicios: proprietarii de nave nu doresc să echipeze navele pentru utilizarea de GNL fără asigurarea că vor fi disponibile stocuri în suficiente porturi, în timp ce porturile sunt reticente față de realizarea de investiții din cauza incertitudinilor legate de cerere. O soluție la acest impas ar putea îmbrăca forma acordării unui sprijin din ajutoare de stat, TEN-T și/sau Marco Polo.

În prezent, OMI elaborează un nou cod pentru GNL și alți combustibili similari. Acesta ar trebui introdus în 2014, odată cu următoarea revizuire a Convenției privind siguranța vieții pe mare. Dat fiind faptul că GNL este un combustibil curat, care elimină aproape complet emisiile de dioxid de sulf, statele membre ar trebui să acorde o atenție deosebită asigurării faptului că este disponibilă o cantitate suficientă de combustibil GNL și că pot fi îndeplinite cerințele de siguranță, inclusiv posibilitatea realimentării cu combustibil în timpul îmbarcării

sau debarcării pasagerilor.

Concluzie

În ciuda provocărilor pe care le vor prezenta noile limite pentru proprietarii de vase, operatori și porturi, UE trebuie să își îndeplinească obligațiile internaționale și să introducă limita de 0,1% cu începere din anul 2015. Întrucât s-a scurs deja jumătate din timpul alocat pregătirii acestei limite, în acest moment Comisia trebuie să continue să elaboreze pachetul de instrumente format din măsuri de însoțire, iar sectorul trebuie să profite de flexibilitatea oferită de posibilitatea de a alege între combustibil cu conținut scăzut de sulf, instalații de epurare sau GNL.

AMENDAMENTE

Comisia pentru transport și turism recomandă Comisiei pentru mediu, sănătate publică și siguranță alimentară, competentă în fond, să includă în raportul său următoarele amendamente:

Amendamentul 1

Propunere de directivă – act de modificare Considerentul 4

<i>Textul propus de Comisie</i>	<i>Amendamentul</i>
(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), <i>luând în considerare</i> 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 <i>conformitate cu</i> lucrările Organizației Maritime Internaționale (OMI).

Justificare

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

Amendamentul 2

Propunere de directivă – act de modificare Considerentul 4a (nou)

<i>Textul propus de Comisie</i>	<i>Amendamentul</i>
	(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 unui transfer modal retrograd și la impactul prezentei directive asupra tuturor operatorilor economici din sectorul transporturilor maritime. Rezultatele acestor studii ar permite clarificarea propunerilor Comisiei privind punerea în practică a pachetului său de instrumente, astfel cum se menționează în documentul de lucru al Comisiei din 16 septembrie 2011 intitulat „Reducerea emisiilor poluante provenite din transportul maritim și pachetul de instrumente pentru transportul sustenabil pe apă” și punerea în aplicare a dispozițiilor privind transportul sustenabil pe apă.

Justificare

Măsurile de însoțire par să fie esențiale pentru a ajuta sectorul transportului maritim să se adapteze: acesta este mesajul Comunicării Comisiei COM(2011)441. 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 normelor, pentru a avea în vedere posibilele măsuri corespunzătoare pentru a da curs propunerii Comisiei privind măsurile de însoțire pentru operatorii din acest sector.

Amendamentul 3

Propunere de directivă – act de modificare Considerentul 4b (nou)

Textul propus de Comisie

Amendamentul

(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 facilităților de primire în porturile din Uniune.

Justificare

Deși pot fi instrumente utile de reducere a emisiilor, instalațiile de epurare pentru SO_x pot genera deșeuri care nu ar trebui eliminate în mare. Comisia ar trebui să promoveze dezvoltarea în porturile UE a infrastructurii necesare pentru a primi și trata apa uzată de la instalațiile de epurare.

Amendamentul 4

**Propunere de directivă – act de modificare
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 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***

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, 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.

general de 3,5% din greutate.

Justificare

Ultima frază ar trebui să fie deplasată la considerentul 6b (nou) pentru îmbunătățirea clarității, precum și pentru a se evita sugestia că această limită de 3,5% ar afecta transportul pe nave al combustibililor cu o concentrație mare de sulf.

Amendamentul 5

**Propunere de directivă – act de modificare
Considerentul 6a (nou)**

Textul propus de Comisie

Amendamentul

(6a) Având în vedere avantajele pe care reducerea emisiilor de sulf le are pentru sănătate și pentru o mai bună calitate a aerului și pentru a stabili condiții de concurență echitabile pentru sectorul transportului maritim din întreaga Uniune, Comisia ar trebui să propună, cu un calendar fix, extinderea limitei de 0,10% la alte mări cu țărm pe teritoriul statelor membre sau extinderea acestei limite în așa fel încât să se aplice pe o distanță fixă de la coasta Uniunii.

Justificare

Într-un studiu de evaluare realizat pentru Comisie se sugerează că prin reducerea limitei emisiilor de sulf la 0,1% în Marea Baltică, Marea Nordului și Canalul Mânecii s-ar putea evita peste 17 000 de decese premature pe an în 2020. Aplicarea acestei limite la alte mări sau adoptarea unei limite pe baza distanței de la coastă (limita canadiană și cea a SUA se aplică pe o distanță de 200 de mile marine de la coastă) ar putea salva mai multe vieți și ar putea ajuta statele membre să respecte cerințele în materie de calitate a aerului.

Amendamentul 6

**Propunere de directivă – act de modificare
Considerentul 6b (nou)**

Textul propus de Comisie

Amendamentul

(6b) Pentru a se asigura calitatea minimă a combustibililor utilizați de nave pentru respectarea standardelor tehnologice sau

a celor privind calitatea combustibililor, ar trebui interzisă utilizarea sau introducerea pe piața UE a combustibililor marini al căror conținut de sulf depășește standardul general de 3,50% din greutate. Această limită ar trebui să se aplice numai combustibililor utilizați pentru propulsia navelor, și nu combustibililor transportați de nave.

Justificare

Utilizarea combustibililor cu un conținut excesiv de ridicat de sulf ar putea conduce la evacuarea de ape reziduale care ar avea un impact negativ asupra mediului marin. Totuși, este important să se precizeze clar că limita impusă de articolul 3a se aplică numai combustibililor utilizați pentru propulsia navelor. Acest articol nu ar trebui să aducă atingere transportului de combustibili cu un conținut ridicat de sulf.

Amendamentul 7

Propunere de directivă – act de modificare 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 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.

Justificare

Limita de 0,1% a conținutului de sulf ar trebui extinsă la navele care efectuează transporturi de pasageri regulate. Pentru a se evita orice denaturare a concurenței, această limită ar trebui să intre în vigoare în 2015, în același moment ca în ZCES.

Amendamentul 8

Propunere de directivă – act de modificare Considerentul 8a (nou)

Textul propus de Comisie

Amendamentul

(8a) Aplicarea limitei de 0,10% în anii imediat următori anului 2015 ar trebui să țină seama de incertitudinea legată de disponibilitatea combustibilului cu conținut scăzut de sulf și de opiniile diferite cu privire la eficacitatea și viabilitatea tehnologiei de reducere a emisiilor. În special, Comisia și statele membre ar trebui să ofere sprijin pentru introducerea tehnologiei de epurare și să se abțină de la a lua măsuri împotriva societăților care depun eforturi reale pentru respectarea normelor. Statele membre ar trebui să asigure disponibilitatea și distribuția echilibrată a combustibililor conformi, în conformitate cu regula 18 din anexa VI revizuită la MARPOL. În cazul în care nu sunt disponibili combustibili conformi în unele porturi, navele ar trebui să poată invoca exceptarea prevăzută în anexa VI la MARPOL, aplicabilă navelor care, în ciuda tuturor eforturilor de a achiziționa combustibili conformi, nu au reușit să obțină astfel de combustibili. Navele nu ar trebui să fie obligate să se abată de la traseul prevăzut sau să întârzie în mod nejustificat călătoria pentru a respecta normele.

Justificare

Deși limitele rezultate în urma revizuirii anexei VI la Acordul privind poluarea mediului marin reprezintă obligații internaționale aprobate de către statele membre, este important ca,

în anii imediat următori anului 2015, la punerea lor în aplicare să se țină seama de disponibilitatea combustibililor și a tehnologiei corespunzătoare. Ar trebui să se dea dovadă de o anumită toleranță față de întreprinderile care încearcă să urmeze regulile, însă se confruntă cu dificultăți practice.

Amendamentul 9

Propunere de directivă – act de modificare Considerentul 11a (nou)

Textul propus de Comisie

Amendamentul

(11a) Este deosebit de important să se împiedice inversiunea modală, întrucât creșterea volumului de mărfuri transportate pe cale rutieră ar contraveni obiectivelor Uniunii în materie de schimbări climatice și ar conduce la o creștere a aglomerației din trafic.

Justificare

Media emisiilor de CO₂ pe tonă/km provenite din transportul rutier de mărfuri este 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 10

Propunere de directivă – act de modificare Considerentul 11b (nou)

Textul propus de Comisie

Amendamentul

(11b) Costurile aferente noilor cerințe de reducere a emisiilor de sulf riscă să ducă la inversiunea modală, fapt care ridică preocupări deosebite 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 vecine 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 care nu dăunează mediului înainte de ianuarie 2015, în special ținând cont de disponibilitatea combustibililor, de prețul acestora, de riscul inversiunii modale și de impactul măsurilor prezentei directive asupra tuturor operatorilor economici din sectorul transporturilor maritime.

Justificare

Creșterea costurilor combustibililor utilizați în transportul maritim constituie un motiv deosebit de îngrijorare pentru mărfurile care au un raport volum/valoare ridicat, ca de exemplu 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 consolidat.

Amendamentul 11

Propunere de directivă – act de modificare 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 GNL.

Comisia ar trebui să aloce fonduri, de exemplu prin intermediul programului Marco Polo, în cea mai mare măsură posibilă, pentru a încuraja utilizarea GNL 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 de GNL sau în dezvoltarea și utilizarea instalațiilor de epurare.

Justificare

Este important să se țină seama de experiență atunci când se revizuieste anexa VI la Convenția privind poluarea mediului marin (MARPOL) (care a fost convenită în 2008, însă propunerea Comisiei a venit abia aproape trei ani mai târziu, iar unele state membre au pus 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 mai curate de combustibil 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 12

Propunere de directivă – act de modificare Considerentul 12b (nou)

Textul propus de Comisie

Amendamentul

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

Amendamentul 13

Propunere de directivă – act de modificare 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 combustibilii marini al căror conținut de sulf depășește 3,50% din greutate. **Utilizarea de combustibili marini al căror conținut de sulf depășește 3,50% din greutate ar trebui permisă numai în combinație cu proceduri de reducere a emisiilor care au cel puțin același efect pozitiv asupra mediului ca și cel ce poate fi obținut prin utilizarea combustibililor cu un conținut scăzut de sulf.**

Justificare

Combustibilii cu un conținut de sulf de peste 3,5% nu ar trebui în general interziși dacă totodată urmează să se promoveze tehnologii de reducere a emisiilor care pot utiliza combustibili ce conțin niveluri mai ridicate de sulf. Utilizarea combustibililor care conțin niveluri mai ridicate de sulf ar trebui permisă în Uniune numai în combinație cu proceduri tehnice corespunzătoare pentru reducerea emisiilor.

Amendamentul 14

Propunere de directivă – act de modificare

Articolul 1 – punctul 6 – litera a

Directiva 1999/32/CE

Articolul 4a – titlu

Textul propus de Comisie

„Conținutul maxim de sulf al combustibililor marini utilizați în apele teritoriale, zonele economice exclusive și zonele de control al poluării aparținând statelor membre, inclusiv zonele de control al emisiilor de SO_x și de către navele de pasageri care operează **în serviciu regulat** înspre sau dinspre porturile Uniunii.”

Amendamentul

„Conținutul maxim de sulf al combustibililor marini utilizați în apele teritoriale, zonele economice exclusive și zonele de control al poluării aparținând statelor membre, inclusiv zonele de control al emisiilor de SO_x și de către navele de pasageri care operează înspre sau dinspre porturile Uniunii.”

Amendamentul 15

Propunere de directivă – act de modificare

Articolul 1 – punctul 6 – litera b

Directiva 1999/32/CE
Articolul 4a – alineatul 1

Textul propus de Comisie

„(1) 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 care se încadrează în zonele de control al emisiilor de SO_x nu se utilizează combustibili marini al căror conținut de sulf depășește:

Amendamentul

„(1) 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 care se încadrează în zonele de control al emisiilor de SO_x, ***precum și în apele lor teritoriale care nu se regăsesc în zonele de control al emisiilor de SO_x***, nu se utilizează combustibili marini al căror conținut de sulf depășește:

Amendamentul 16

Propunere de directivă – act de modificare
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 navelor al căror voiaj a început în afara Uniunii.

Amendamentul

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

Navele care desfășoară transporturi pe distanță scurtă sunt exceptate de la dispozițiile menționate la primul paragraf litera (b). Dispozițiile menționate la primul paragraf litera (a) li se aplică în continuare acestora pe o perioadă tranzitorie de cinci ani.

Dacă este necesar, în scopul aplicării acestei excepții, statele membre ar trebui să creeze condițiile juridice preliminare pentru aceasta în cadrul OMI.

Amendamentul 17

Propunere de directivă – act de modificare
Articolul 1 – punctul 6 – litera c

Directiva 1999/32/CE

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

Textul propus de Comisie

„(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:

Amendamentul

„(1) 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 **care nu se încadrează în zonele de control al emisiilor de SO_x** nu se utilizează combustibili marini al căror conținut de sulf depășește:

Justificare

Pentru a se evita orice denaturare a concurenței, valoarea-limită a conținutului de sulf din combustibilii marini stabilită pentru ZECS ar trebui să se aplice în mod uniform în apele teritoriale ale tuturor statele membre.

Amendamentul 18

Propunere de directivă – act de modificare

Articolul 1 – punctul 6 – litera c

Directiva 1999/32/CE

Articolul 4a – alineatul 1a – litera b

Textul propus de Comisie

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

Amendamentul

(b) **0,10%** din greutate, începând cu **1 ianuarie 2015**.

Justificare

Pentru a se evita orice denaturare a concurenței, valoarea-limită a conținutului de sulf din combustibilii marini stabilită pentru ZECS ar trebui să se aplice în mod uniform în apele teritoriale ale tuturor statele membre.

Amendamentul 19

Propunere de directivă – act de modificare

Articolul 1 – punctul 6 – litera d

Directiva 1999/32/CE

Articolul 4a – alineatul 2

Textul propus de Comisie

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 MARPOL.

Amendamentul

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 MARPOL.

Introducerea unor noi zone de control al emisiilor este supusă procedurii OMI în temeiul anexei VI la MARPOL, cu o argumentație bine pregătită, sprijinită de date științifice pe o bază ecologică și economică.

Amendamentul 20

Propunere de directivă – act de modificare

Articolul 1 – punctul 6 – litera e

Directiva 1999/32/CE

Articolul 4a – alineatul 4 – partea introductivă

Textul propus de Comisie

(4) 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 care nu se încadrează în zonele de control al emisiilor de SO_x, navele de pasageri care operează **în serviciu regulat** înspre sau dinspre orice port al Uniunii nu utilizează combustibili marini al căror conținut de sulf depășește:

Amendamentul

(4) 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 care nu se încadrează în zonele de control al emisiilor de SO_x, navele de pasageri care operează înspre sau dinspre orice port al Uniunii nu utilizează combustibili marini al căror conținut de sulf depășește:

Amendamentul 21

Propunere de directivă – act de modificare

Articolul 1 – punctul 6 – litera e

Directiva 1999/32/CE

Articolul 4a – alineatul 4 – litera ca (nouă)

Textul propus de Comisie

Amendamentul

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

Justificare

În temeiul propunerii Comisiei, limita pentru navele de pasageri care operează în serviciu regulat (aliniată în prezent la limita ZCES) ar trebui redusă la 0,1% în 2020, la cinci ani după ce limita ZCES atinge această valoare. Deși această reducere se justifică în contextul asigurării disponibilității unei cantități suficiente de combustibil cu conținut scăzut de sulf, întrucât aceste nave de pasageri se deplasează în general în apropiere de coastă, reducerea limitei la o valoare intermediară în 2015 ar avea beneficii semnificative pentru sănătate.

Amendamentul 22

Propunere de directivă – act de modificare

Articolul 1 – punctul 6 – litera e

Directiva 1999/32/CE

Articolul 4a – alineatul (6) – litera (da) (nouă)

Textul propus de Comisie

Amendamentul

(da) permit unei nave care nu respectă dispozițiile prezentei directive să beneficieze de măsurile prevăzute la punctele 2.2 și 2.3 din regula 18 dacă sunt respectate condițiile enumerate la punctul 2.1 din regula respectivă;

Justificare

Regula 18 din Convenția MARPOL prevede că o navă care poate dovedi că nu a fost în măsură să se aprovizioneze cu combustibil nu va fi obligată să-și schimbe itinerariul sau să-și întârzie călătoria pentru a se conforma cu dispozițiile Convenției. Prin urmare, acest amendament are scopul de a include în directivă această excepție pentru nave care în mod excepțional trebuie să facă escală într-un port al UE fără să fi putut să se aprovizioneze cu combustibil în prealabil.

Amendamentul 23

Propunere de directivă – act de modificare

Articolul 1 – punctul 7

Directiva 1999/32/CE
Articolul 4b – alineatul 3

Textul propus de Comisie

Amendamentul

(3) Statele membre se asigură că nu sunt introduse pe piață pe teritoriul lor tipuri de combustibil pentru motoare navale al căror conținut de sulf depășește 0,10% din greutate.

eliminat

Justificare

Noul articol 4b ar trebui eliminat, întrucât se preconizează că industria petrolieră va livra combustibil pentru motoare navale cu un conținut mai mare de 0,1% dar mai mic sau egal cu 0,5% din greutate pentru a respecta cerințele mondiale pentru conținutul de sulf începând din 2020 sau 2025.

Amendamentul 24

Propunere de directivă – act de modificare

Articolul 1 – punctul 7

Directiva 1999/32/CE

Articolul 4b – alineatul 3a (nou)

Textul propus de Comisie

Amendamentul

(3a) 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 în prezenta directivă dacă respectivul accesoriu, material, dispozitiv sau aparat sau respectiva procedură, tipul de păcură sau metodă alternativă este ce puțin la fel de eficient în ceea ce privește reducerile emisiilor prevăzute de 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. Aceasta ar trebui inclusă în directiva revizuită a UE pentru a încuraja dezvoltarea și investițiile în tehnologiile inovatoare.

Amendamentul 25

Propunere de directivă – act de modificare

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 2020.

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

Amendamentul 26

Propunere de directivă – act de modificare

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 sistemelor de alimentare cu energie electrică de pe țărm

de către navele ce staționează în port.

Amendamentul 27

Propunere de directivă – act de modificare

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 2000 privind instalațiile portuare de preluare a deșeurilor provenite din exploatarea navelor și a reziduurilor de încărcătură.*

** JO L 332, 28.12.2000, p. 81.*

Justificare

Directiva privind instalațiile portuare de preluare se află în prezent în curs de revizuire; orice trimitere la eliminarea deșeurilor din sistemele de purificare a gazelor de evacuare ar trebui să facă trimitere la directiva dedicată.

Amendamentul 28

Propunere de directivă – act de modificare

Articolul 1 – punctul 7

Directiva 1999/32/CE

Articolul 4c – alineatul 4 – partea introductivă

Textul propus de Comisie

Amendamentul

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

Pentru a pune în aplicare standardele și instrumentele relevante adoptate de OMI, Comisia este împuternicită să adopte acte

delegate în conformitate cu articolul 9a cu privire la:

Justificare

Din formularea inițială pare să se înțeleagă că Comisia poate adopta, prin intermediul actelor delegate, măsuri care pot diferi de deciziile OMI. Totuși, este esențial să se respecte pe deplin anexa VI la MARPOL, întrucât divergențele din cadrul UE privind metodele de reducere a emisiilor ar putea avea ca rezultat nepromovarea alternativelor la utilizarea combustibililor cu conținut scăzut de sulf, care constituie un aspect esențial al acestei directive.

Amendamentul 29

Propunere de directivă – act de modificare

Articolul 1 – punctul 8a (nou)

Directiva 1999/32/CE

Articolul 4ea (nou)

Textul propus de Comisie

Amendamentul

8a. Se inserează următorul articol:

„Articolul 4ea

Disponibilitatea păcurei

Fără a aduce atingere articolelor 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 are dreptul de a solicita navei:

(a) să prezinte o evidență a măsurilor luate pentru a asigura conformitatea; precum 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 nejustificat călătoria pentru asigurarea conformității.

(3) Dacă o navă furnizează informațiile prevăzute la alineatul (1) al prezentului articol, statele membre iau în considerare toate circumstanțele relevante și dovezile prezentate pentru a stabili măsurile corespunzătoare care trebuie luate, inclusiv neluarea unor măsuri de control.

(4) O navă informează administrația sa și autoritatea competentă a portului relevant de destinație dacă nu poate achiziționa păcură conformă.

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

Amendamentul 30

Propunere de directivă – act de modificare

Articolul 1 – punctul 9 – litera a

Directiva 1999/32/CE

Articolul 6 – alineatul 1 – paragraful 2 – litera b

Textul propus de Comisie

(b) prelevarea eșantioanelor și analiza conținutului de sulf al combustibilului marin destinat arderii la bordul navelor, **conținut în rezervoare și** în eșantioane sigilate de combustibil la bordul navelor;

Amendamentul

(b) prelevarea eșantioanelor și analiza conținutului de sulf al combustibilului marin destinat arderii la bordul navelor în eșantioane sigilate de combustibil la bordul navelor;

Justificare

Convenția MARPOL prevede doar analiza „eșantioanelor sigilate”, care este singurul mod de garantare a omogenității combustibilului utilizat. OMI nu consideră necesară prelevarea de probe de combustibil „conținut în rezervoare”. Este prematur să se prevadă analiza de probe de combustibil conținut în rezervoare. Comisia poate recurge la acte delegate pentru alinierea prezentei directive la viitoarele evoluții din acest domeniu.

Amendamentul 31

Propunere de directivă – act de modificare

Articolul 1 – punctul 10 – litera c

Directiva 1999/32/CE

Articolul 7 – alineatele 2 și 3

Textul propus de Comisie

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

Amendamentul

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

„(2) În termen de [doi] ani de la intrarea în vigoare a prezentei directive, Comisia prezintă un raport Parlamentului European și Consiliului pe baza, inter alia, a:

(a) rapoartelor anuale prezentate în conformitate cu alineatul (1);

(b) tendințelor observate ale calității aerului (concentrații, expunere și depunerea poluanților de aer), 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, precum și de pulberi în suspensie, inclusiv carbon negru, ale navelor prin mecanisme ale OMI care urmează inițiativele Uniunii în acest domeniu;

(d) unei noi analize a raportului cost/eficiență, inclusiv a avantajelor directe și indirecte pentru mediu ale măsurilor conținute în articolul 4a alineatul (4) și ale măsurilor suplimentare care pot fi luate pentru reducerea emisiilor; precum și

(e) posibilei utilizări a instrumentelor economice în completarea reducerii valorilor-limită ale conținutului de sulf, precum mecanisme fiscale pentru reducerea emisiilor cu beneficii evidente pentru mediu și sănătate;

(f) punerii în aplicare a articolelor 4c, 4d și 4e;

(g) utilizării și disponibilității sistemelor de epurare, atât la bordul navelor, cât și în porturi; precum și

(h) evoluțiilor privind disponibilitatea combustibililor.

În raportul său adresat Parlamentului European și Consiliului, Comisia acordă o atenție deosebită propunerilor de desemnare a unor zone suplimentare de control al emisiilor de SOx și NOx. Raportul este însoțit, dacă este cazul, de o propunere legislativă de reducere și mai accentuată a emisiilor provenite de la nave.

(ca) alineatul (3) se elimină.

Amendamentul 32

Propunere de directivă – act de modificare

Articolul 1 – punctul 10

Directiva 1999/32/CE

Articolul 7 – alineatul 3a (nou)

Textul propus de Comisie

Amendamentul

(3a) Până la 1 ianuarie 2013, Comisia prezintă un studiu aprofundat cu privire la impactul introducerii acestei legislații, în special în ceea ce privește un posibil transfer modal de la transportul pe apă la transportul pe uscat. Acest studiu include și o evaluare a impactului introducerii standardului de 0,1% în ceea ce privește conținutul de sulf pentru toate mărimile europene. În cazul în care în raport se arată că transportul pe apă este înlocuit de transportul pe uscat, Comisia prezintă o propunere legislativă alternativă care nu atrage după sine trecerea de la transportul pe apă la cel pe uscat.

Amendamentul 33

Propunere de directivă – act de modificare

Articolul 1 – punctul 10 – litera cb (nouă)

Directiva 1999/32/CE

Articolul 7 – alineatul 3b (nou)

Textul propus de Comisie

Amendamentul

(cb) Se inserează următorul alineat (3a):

(3b) Dacă 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 34

Propunere de directivă – act de modificare

Anexă

Directiva 1999/32/CE

Anexa 2 – punctul 2 – liniuța 2

Textul propus de Comisie

Amendamentul

– 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.”

– 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.”

PROCEDURĂ

Titlu	Modificarea Directivei 1999/32/CE privind reducerea conținutului de sulf din anumiți combustibili marini	
Referințe	COM(2011)0439 – C7-0199/2011 – 2011/0190(COD)	
Comisie competentă în fond Data anunțului în plen	ENVI	13.9.2011
Comisie(i) sesizată(e) pentru avizare Data anunțului în plen	TRAN	13.9.2011
Raportor(i) Data numirii	Vilja Savisaar- Toomast	30.8.2011
Examinare în comisie	22.11.2011	19.12.2011
Data adoptării	20.12.2011	
Rezultatul votului final	+: 39 –: 2 0: 0	
Membri titulari prezenți la votul final	Inés Ayala Sender, Georges Bach, Izaskun Bilbao Barandica, Antonio Cancian, Michael Cramer, Philippe De Backer, Luis de Grandes Pascual, Saïd El Khadraoui, Ismail Ertug, Carlo Fidanza, Knut Fleckenstein, Jacqueline Foster, Mathieu Grosch, Jim Higgins, Juozas Imbrasas, Ville Itälä, Dieter-Lebrecht Koch, Georgios Koumoutsakos, Werner Kuhn, Jörg Leichtfried, Bogusław Liberadzki, Marian-Jean Marinescu, Gesine Meissner, Hubert Pirker, David-Maria Sassoli, Vilja Savisaar-Toomast, Debora Serracchiani, Brian Simpson, Keith Taylor, Silvia-Adriana Țicău, Peter van Dalen, Dominique Vlasto, Artur Zasada	
Membri supleanți prezenți la votul final	Isabelle Durant, Michael Gahler, Zita Gurmai, Dominique Riquet, Anna Rosbach, Oldřich Vlasák, Janusz Władysław Zemke	
Membri supleanți [articolul 187 alineatul (2)] prezenți la votul final	Kristiina Ojulang	