

Bruxelles, 23 septembrie 2020
(OR. en)

10819/20

**Dosar interinstituțional:
2019/0017(COD)**

**CODEC 809
CLIMA 185
ENV 514
MAR 110
MI 331
ONU 43
PE 57**

NOTĂ DE INFORMARE

Sursă:	Secretariatul General al Consiliului
Destinatar:	Comitetul Reprezentanților Permanenți / Consiliul
Subiect:	Propunere de REGULAMENT AL PARLAMENTULUI EUROPEAN ȘI AL CONSILIULUI de modificare a Regulamentului (UE) 2015/757 pentru a ține seama în mod corespunzător de sistemul global de colectare a datelor în ceea ce privește datele referitoare la consumul de păcură al navelor – Rezultatul lucrărilor Parlamentului European (Bruxelles, 14-17 septembrie 2020)

I. INTRODUCERE

Raportoarea, dna Jutta Paulus (Verts/ALE, DE), a prezentat, în numele Comisiei pentru mediu, sănătate publică și siguranță alimentară, un raport conținând 60 de amendamente (amendamentele 1-60) la propunerea de regulament sus-menționată.

În plus, grupul ID a prezentat 6 amendamente (amendamentele 64-69), grupul ECR a prezentat 3 amendamente (amendamentele 61, 63, 81), iar grupul GUE/NGL a prezentat 11 amendamente (amendamentele 70-80).

II. VOT

Cu ocazia votului din 15 septembrie 2020, plenul a adoptat 67 de amendamente (1-60, 72, 74, 76-80) la propunerea de regulament. Nu au fost adoptate alte amendamente. Amendamentele adoptate figurează în anexă.

După încheierea votului la 16 septembrie 2020, propunerea a fost retrimisă Comisiei pentru mediu, sănătate publică și siguranță alimentară, în conformitate cu articolul 59 alineatul (4) din Regulamentul de procedură al Parlamentului European, iar astfel prima lectură a Parlamentului nu a fost încheiată și au fost deschise negocierile cu Consiliul.

P9_TA-PROV(2020)0219

Sistemul global de colectare a datelor în ceea ce privește datele referitoare la consumul de păcură al navelor *I**

Amendamentele adoptate de Parlamentul European la 16 septembrie 2020 referitoare la propunerea de regulament al Parlamentului European și al Consiliului de modificare a Regulamentului (UE) 2015/757 pentru a ține seama în mod corespunzător de sistemul global de colectare a datelor în ceea ce privește datele referitoare la consumul de păcură al navelor (COM(2019)0038 – C8-0043/2019 – 2019/0017(COD))¹

Amendamentul 1

Propunere de regulament
Considerentul -1 (nou)

Textul propus de Comisie

Amendamentul

(-1) Amenințarea fără precedent reprezentată de schimbările climatice necesită mai multă ambiție și eforturi sporite din partea Uniunii, precum și la nivel mondial. Uniunea se angajează să își intensifice eforturile de combatere a schimbărilor climatice și să pună în aplicare Acordul de la Paris^{1a} în conformitate cu cele mai recente date științifice disponibile. Grupul interguvernamental privind schimbările climatice (IPCC) a confirmat în raportul său special din 2018 intitulat „Încălzirea globală cu 1,5°C” că reducerea semnificativă a emisiilor în toate sectoarele este esențială pentru limitarea încălzirii globale la sub 1,5°C. Raportul special al IPCC din 2019 intitulat „Oceanele și criosfera într-un climat în schimbare” afirmă, de asemenea, că mecanismele climatice depind de sănătatea oceanelor și a ecosistemelor marine, afectate în prezent de încălzirea globală, de poluare, de

¹ Chestiunea a fost retrimisă pentru negocieri interinstituționale comisiei competente în temeiul articolului 59 alineatul (4) al patrulea paragraf din Regulamentul de procedură (A9-0144/2020).

exploatarea excesivă a biodiversității marine, de acidifiere, dezoxigenare și eroziune costieră. IPCC reamintește că oceanele sunt parte a soluției de atenuare și de adaptare la efectele schimbărilor climatice și subliniază că este necesar să se reducă emisiile de gaze cu efect de seră și poluarea ecosistemelor, precum și să se sporească absorbția naturală de carbon.

^{1a} Acordul de la Paris (JO L 282, 19.10.2016, p. 4).

Amendamentul 2

Propunere de regulament Considerentul 1

Textul propus de Comisie

(1) Transportul maritim are un impact asupra **climatului global**, ca urmare a emisiilor de dioxid de carbon (CO₂) **generate de acesta**. În 2015, acesta a generat 13 % din totalul emisiilor de gaze cu efect de seră ale Uniunii provenind din sectorul transportului¹⁵. Transportul maritim internațional rămâne singurul mijloc de transport care nu este inclus în angajamentele Uniunii de reducere a emisiilor de gaze cu efect de seră.

Amendamentul

(1) Transportul maritim are un impact asupra **schimbărilor climatice, biodiversității marine, calității aerului și sănătății publice**, ca urmare a emisiilor de dioxid de carbon (CO₂) **și a altor emisii pe care le generează acesta, cum ar fi emisiile de metan, oxizi de azot, oxizi de sulf, particule în suspensie și negru-de-fum**. În 2015, acesta a generat 13 % din totalul emisiilor de gaze cu efect de seră ale Uniunii provenind din sectorul transportului¹⁵. **Se preconizează că emisiile generate de transportul maritim la nivel global vor crește cu procente cuprinse între 50 % și 250 % până în 2050^{15a}. Dacă nu se iau măsuri suplimentare, se preconizează că emisiile generate de transportul maritim aferent Spațiului Economic European (SEE) vor crește până în 2050 cu 86 % față de nivelurile din 1990, în pofida adoptării unor standarde minime de eficiență a navelor de către Organizația Maritimă Internațională (OMI).** Transportul maritim internațional rămâne singurul mijloc de transport care nu este inclus în angajamentele Uniunii de reducere a emisiilor de gaze cu efect de seră. **OMI a adoptat la 13 aprilie 2018 Strategia sa inițială de reducere a emisiilor de gaze cu efect de seră provenite**

de la nave. Sunt necesare măsuri de implementare a acestei strategii atât la nivel global, cât și la nivelul Uniunii, pentru a asigura că sunt întreprinse acțiuni imediate de reducere a emisiilor maritime, a contribui la transpunerea în practică a Acordului de la Paris și a realiza obiectivul Uniunii vizând neutralitatea climatică, fără a submina eforturile din domeniul climei depuse de alte sectoare.

¹⁵ <https://www.eea.europa.eu/data-and-maps/indicators/transport-emissions-of-greenhouse-gases/transport-emissions-of-greenhouse-gases-10>.

¹⁵ <https://www.eea.europa.eu/data-and-maps/indicators/transport-emissions-of-greenhouse-gases/transport-emissions-of-greenhouse-gases-10>.

^{15a} https://gmni.imo.org/wp-content/uploads/2017/05/GHG3-Executive-Summary-and-Report_web.pdf.

Amendamentul 3

Propunere de regulament Considerentul 2

Textul propus de Comisie

(2) Toate sectoarele economiei ar trebui să contribuie la **reducerea emisiilor** de gaze cu efect de seră, în conformitate cu **angajamentul colegiitorilor, astfel cum este exprimat în Regulamentul (UE) 2018/842 al Parlamentului European și al Consiliului¹⁶ și în Directiva (UE) 2018/410 a Parlamentului European și a Consiliului¹⁷.**

¹⁶ **Regulamentul (UE) 2018/842 al Parlamentului European și al Consiliului din 30 mai 2018 privind reducerea anuală obligatorie a emisiilor de gaze cu efect de seră de către statele membre în perioada 2021-2030 în vederea unei contribuții la acțiunile climatice de respectare a angajamentelor asumate în temeiul Acordului de la Paris și de modificare a Regulamentului (UE) nr. 525/2013 (JO L 156, 19.6.2018, p. 26).**

Amendamentul

(2) Toate sectoarele economiei ar trebui să contribuie la **efortul comun de finalizare a tranziției către zero emisii nete** de gaze cu efect de seră **cât mai curând posibil și până cel târziu în 2050**, în conformitate cu **angajamentele asumate de Uniune în cadrul Acordului de la Paris și cu concluziile Consiliului European din 12 decembrie 2019 privind schimbările climatice.**

¹⁷ *Directiva (UE) 2018/410 a Parlamentului European și a Consiliului din 14 martie 2018 de modificare a Directivei 2003/87/CE în vederea rentabilizării reducerii emisiilor de dioxid de carbon și a sporirii investițiilor în acest domeniu și a Deciziei (UE) 2015/1814 (JO L 76, 19.3.2018, p. 3).*

Amendamentul 4

Propunere de regulament Considerentul 3

Textul propus de Comisie

(3) Rezoluția Parlamentului European din **februarie 2014** referitoare la **un cadru pentru 2030 pentru politici în domeniul climei și al energiei** a invitat Comisia și statele membre să **stabilească** pentru anul 2030 **un obiectiv** obligatoriu pentru Uniune de reducere a emisiilor de gaze cu efect de seră **cu** cel puțin **40 %** în comparație cu nivelurile înregistrate în 1990. Parlamentul European a remarcat, de asemenea, că va fi necesar ca toate sectoarele economice să își aducă aportul la reducerea emisiilor de gaze cu efect de seră pentru ca Uniunea să **poată contribui** în mod echitabil la eforturile globale.

Amendamentul

(3) Rezoluția Parlamentului European din **14 martie 2019** referitoare la **schimbările climatice a susținut cu o largă majoritate obiectivul vizând atingerea neutralității climatice cât mai curând posibil și cel târziu în 2050. De asemenea, Parlamentul European a invitat în repetate rânduri Comisia și statele membre să majoreze obiectivul** pentru anul 2030 obligatoriu pentru Uniune de reducere a emisiilor de gaze cu efect de seră **la** cel puțin **55 %** în comparație cu nivelurile înregistrate în 1990. Parlamentul European a remarcat, de asemenea, că va fi necesar ca toate sectoarele economice, **inclusiv aviația internațională și transportul maritim**, să își aducă aportul la reducerea emisiilor de gaze cu efect de seră pentru ca Uniunea să **își atingă țintele în materie de climă și să contribuie** în mod echitabil la eforturile globale. **Eforturile rapide de decarbonizare a sectorului transportului maritim sunt cu atât mai importante având în vedere declarația Parlamentului din 28 noiembrie 2019 privind o situație de urgență în domeniul climei și al mediului.**

Amendamentul 5

Propunere de regulament

Considerentul 3 a (nou)

Textul propus de Comisie

Amendamentul

(3a) Parlamentul European, în rezoluția sa din 28 noiembrie 2019 referitoare la Conferința ONU din 2019 privind schimbările climatice de la Madrid, Spania (COP25), a subliniat necesitatea unor acțiuni suplimentare ale Uniunii pentru a reduce emisiile de gaze cu efect de seră generate de sectorul maritim, având în vedere progresele lente și insuficiente înregistrate de OMI. Parlamentul European a sprijinit, îndeosebi, includerea sectorului maritim în sistemul UE de comercializare a certificatelor de emisii („EU ETS”), precum și introducerea unor standarde de eficiență aplicabile navelor la nivelul Uniunii. Doar politicile de reducere a emisiilor bazate pe piață nu sunt suficiente pentru a îndeplini obiectivele Uniunii de reducere a emisiilor și ar trebui să fie însoțite de cerințe obligatorii de reducere a emisiilor, care să fie aplicate în mod corespunzător.

Amendamentul 6

Propunere de regulament

Considerentul 4

Textul propus de Comisie

Amendamentul

(4) În concluziile sale din **24 octombrie 2014**, Consiliul European a aprobat **un obiectiv obligatoriu pentru Uniune de reducere a emisiilor interne de gaze cu efect de seră cu cel puțin 40 % până în 2030 în comparație cu 1990**. Consiliul European a afirmat, de asemenea, **importanța reducerii emisiilor de gaze cu efect de seră și riscurile legate de dependența de combustibilii fosili în sectorul transporturilor și a invitat**

(4) În concluziile sale din **12 decembrie 2019^{1a}**, Consiliul European a aprobat **obiectivul de realizare a unei UE neutre din punct de vedere climatic până în 2050**. Consiliul European a afirmat, de asemenea, **că toate actele legislative și politicile pertinente ale UE trebuie să fie corelate cu îndeplinirea obiectivului de neutralitate climatică și să contribuie la acesta, cu respectarea unor condiții de concurență**

Comisia să examineze în continuare instrumentele și măsurile pentru o abordare cuprinzătoare și neutră din punct de vedere tehnologic, inclusiv pentru promovarea reducerii emisiilor, a surselor de energie regenerabile și a eficienței energetice în transporturi.

echitabile.

1a

<https://www.consilium.europa.eu/media/41768/12-euco-final-conclusions-en.pdf>

Amendamentul 7

Propunere de regulament

Considerentul 4 a (nou)

Textul propus de Comisie

Amendamentul

(4a) În prezent, transportul maritim este singurul sector care nu este vizat în mod expres de un obiectiv al Uniunii de reducere a emisiilor sau de măsuri specifice de atenuare. În Comunicarea sa din 11 decembrie 2019 privind Pactul ecologic european, Comisia și-a declarat intenția de a adopta măsuri suplimentare pentru a aborda emisiile de gaze cu efect de seră generate de sectorul maritim, în special de a extinde sistemul EU ETS la sectorul maritim, de a reglementa accesul navelor celor mai poluante în porturile Uniunii și a obliga navele care staționează la țărm să utilizeze energia electrică furnizată de rețeaua terestră. În propunerea sa din 4 martie 2020 de regulament de înstituire a cadrului pentru realizarea neutralității climatice și de modificare a Regulamentului (UE) 2018/1999 (Legea europeană privind clima)^{1a}, Comisia confirmă că trebuie adoptate măsuri suplimentare pentru a atinge obiectivul de neutralitate climatică până în 2050 și că fiecare sector va trebui să contribuie, întrucât se preconizează că politicile actuale vor reduce emisiile de gaze

cu efect de seră cu doar 60 % până în 2050.

1a

https://ec.europa.eu/info/files/commission-proposal-regulation-european-climate-law_en

Amendamentul 8

Propunere de regulament

Considerentul 4 b (nou)

Textul propus de Comisie

Amendamentul

(4b) Eliminarea barierelor de pe piață în sectorul maritim, inclusiv utilizarea unui sistem de monitorizare, raportare și verificare (MRV) transparent și robust, are drept scop să contribuie la adoptarea tehnologiilor eficiente din punct de vedere energetic și, prin urmare, la reducerea emisiilor generate de sectorul maritim cu aproximativ 2 % până în 2030. Pentru ca sectorul maritim să contribuie pe deplin la eforturile întregii economii vizând atingerea obiectivului Uniunii privind neutralitatea climatică, precum și a obiectivelor pentru 2030 și a altor eventuale obiective posibile, sunt necesare, prin urmare, măsuri suplimentare. Ca principal instrument al Uniunii de monitorizare, raportare și verificare a emisiilor de gaze cu efect de seră și a poluării atmosferice generate de transportul maritim, Regulamentul UE privind MRV reprezintă o bază pentru acțiuni viitoare. Domeniul de aplicare al acestui regulament ar trebui, prin urmare, extins pentru a include cerințe obligatorii pentru întreprinderi de reducere a emisiilor de gaze cu efect de seră generate de activitățile de transport și este necesar, de asemenea, să se extindă sistemul UE de comercializare a certificatelor EU ETS pentru a acoperi sectorul transportului maritim.

Amendamentul 9

Propunere de regulament

Considerentul 6

Textul propus de Comisie

(6) În aprilie 2015, Parlamentul European și Consiliul au adoptat Regulamentul (UE) 2015/757 privind monitorizarea, raportarea și verificarea emisiilor de dioxid de carbon generate de transportul maritim²⁰ („Regulamentul UE privind MRV”), care a fost completat în 2016 cu două regulamente delegate²¹ și două regulamente de punere în aplicare²². Scopul Regulamentului UE privind MRV este de a colecta date cu privire la emisiile generate de transportul maritim pentru elaborarea de politici suplimentare și stimularea reducerii emisiilor prin furnizarea de informații referitoare la eficiența navelor pe piețele relevante. Regulamentul UE privind MRV obligă companiile să monitorizeze, să raporteze și să verifice consumul de carburant, emisiile de CO₂ și eficiența energetică a navelor lor în călătoriile către și dinspre porturile din Spațiul Economic European (SEE), anual, începând din 2018. *Aceasta* se aplică, de asemenea, emisiilor de CO₂ generate în porturile SEE. Primele rapoarte privind emisiile *trebuie* să fie prezentate până la 30 aprilie 2019.

Amendamentul

(6) În aprilie 2015, Parlamentul European și Consiliul au adoptat Regulamentul (UE) 2015/757 privind monitorizarea, raportarea și verificarea emisiilor de dioxid de carbon generate de transportul maritim²⁰ („Regulamentul UE privind MRV”), care a fost completat în 2016 cu două regulamente delegate²¹ și două regulamente de punere în aplicare²². Scopul Regulamentului UE privind MRV este de a colecta date cu privire la emisiile generate de transportul maritim pentru elaborarea de politici suplimentare și stimularea reducerii emisiilor prin furnizarea de informații referitoare la eficiența navelor pe piețele relevante. ***Regulamentul UE privind MRV a fost adoptat ca un prim pas în cadrul unei abordări etapizate pentru includerea emisiilor generate de transportul maritim în angajamentele Uniunii de reducere a emisiilor de gaze cu efect de seră și pentru stabilirea ulterioară a prețului acestor emisii, în conformitate cu principiul „poluatorul plătește”. Atunci când a fost adoptat Regulamentul UE privind MRV, Comisia s-a angajat să analizeze, în contextul viitoarelor propuneri legislative privind emisiile generate de transportul maritim, care sunt următoarele etape adecvate care să asigure contribuția echitabilă la obiectivele Uniunii de reducere a emisiilor, în special posibilitatea extinderii EU ETS la sectorul maritim. Regulamentul UE privind MRV obligă companiile să monitorizeze, să raporteze și să verifice consumul de carburant, emisiile de CO₂ și eficiența energetică a navelor lor în călătoriile către și dinspre porturile din Spațiul Economic European (SEE), anual, începând din 2018. Această obligație se aplică, de asemenea, emisiilor de CO₂ generate în porturile SEE. Primele rapoarte privind emisiile *trebuiau* să fie prezentate***

până la 30 aprilie **2019 și au fost publicate de Comisie la 30 iunie 2019.**

²⁰ Regulamentul (UE) 2015/757 al Parlamentului European și al Consiliului din 29 aprilie 2015 privind monitorizarea, raportarea și verificarea emisiilor de dioxid de carbon generate de transportul maritim și de modificare a Directivei 2009/16/CE (JO L 123, 19.5.2015, p. 55).

²¹ Regulamentul delegat (UE) 2016/2072 al Comisiei privind activitățile de verificare și acreditarea verificatorilor în temeiul Regulamentului (UE) 2015/757 al Parlamentului European și al Consiliului privind monitorizarea, raportarea și verificarea emisiilor de dioxid de carbon generate de transportul maritim (JO L 320, 26.11.2016, p. 5); Regulamentul delegat (UE) 2016/2071 al Comisiei din 22 septembrie 2016 de modificare a Regulamentului (UE) 2015/757 al Parlamentului European și al Consiliului în ceea ce privește metodele de monitorizare a emisiilor de dioxid de carbon și normele de monitorizare a altor informații relevante (JO L 320, 26.11.2016, p. 1).

²² Regulamentul de punere în aplicare (UE) 2016/1927 al Comisiei din 4 noiembrie 2016 de stabilire a formularelor pentru planurile de monitorizare, rapoartele privind emisiile și documentele de conformitate, în temeiul Regulamentului (UE) 2015/757 al Parlamentului European și al Consiliului privind monitorizarea, raportarea și verificarea emisiilor de dioxid de carbon generate de transportul maritim (JO L 299, 5.11.2016, p. 1-21); Regulamentul de punere în aplicare (UE) 2016/1928 al Comisiei din 4 noiembrie 2016 privind determinarea încărcăturii transportate de alte categorii de nave decât navele de pasageri, navele ro-ro și navele container, în conformitate cu Regulamentul (UE) 2015/757 al Parlamentului European și al Consiliului privind monitorizarea, raportarea și verificarea emisiilor de dioxid de carbon generate de transportul maritim (JO L 299,

²⁰ Regulamentul (UE) 2015/757 al Parlamentului European și al Consiliului din 29 aprilie 2015 privind monitorizarea, raportarea și verificarea emisiilor de dioxid de carbon generate de transportul maritim și de modificare a Directivei 2009/16/CE (JO L 123, 19.5.2015, p. 55).

²¹ Regulamentul delegat (UE) 2016/2072 al Comisiei privind activitățile de verificare și acreditarea verificatorilor în temeiul Regulamentului (UE) 2015/757 al Parlamentului European și al Consiliului privind monitorizarea, raportarea și verificarea emisiilor de dioxid de carbon generate de transportul maritim (JO L 320, 26.11.2016, p. 5); Regulamentul delegat (UE) 2016/2071 al Comisiei din 22 septembrie 2016 de modificare a Regulamentului (UE) 2015/757 al Parlamentului European și al Consiliului în ceea ce privește metodele de monitorizare a emisiilor de dioxid de carbon și normele de monitorizare a altor informații relevante (JO L 320, 26.11.2016, p. 1).

²² Regulamentul de punere în aplicare (UE) 2016/1927 al Comisiei din 4 noiembrie 2016 de stabilire a formularelor pentru planurile de monitorizare, rapoartele privind emisiile și documentele de conformitate, în temeiul Regulamentului (UE) 2015/757 al Parlamentului European și al Consiliului privind monitorizarea, raportarea și verificarea emisiilor de dioxid de carbon generate de transportul maritim (JO L 299, 5.11.2016, p. 1-21); Regulamentul de punere în aplicare (UE) 2016/1928 al Comisiei din 4 noiembrie 2016 privind determinarea încărcăturii transportate de alte categorii de nave decât navele de pasageri, navele ro-ro și navele container, în conformitate cu Regulamentul (UE) 2015/757 al Parlamentului European și al Consiliului privind monitorizarea, raportarea și verificarea emisiilor de dioxid de carbon generate de transportul maritim (JO L 299,

Amendamentul 10

Propunere de regulament Considerentul 6 a (nou)

Textul propus de Comisie

Amendamentul

(6a) Reducerea emisiilor generate de transportul maritim și impactul acestora asupra încălzirii globale și a poluării aerului nu ar trebui puse în aplicare într-un mod care să afecteze biodiversitatea marină și ar trebui să fie însoțite de măsuri orientate către refacerea ecosistemelor marine și costiere afectate de industria navală, cum ar fi substanțele evacuate în mări, inclusiv apă de balast, hidrocarburi, metale grele și substanțe chimice, de containerele pierdute pe mare și de coliziunile cu cetacee.

Amendamentul 11

Propunere de regulament Considerentul 6 b (nou)

Textul propus de Comisie

Amendamentul

(6b) În sectorul maritim, armatorul nu este întotdeauna și persoana sau entitatea care exploatează nava din punct de vedere comercial. Prin urmare, toate datele solicitate în temeiul Regulamentului UE privind MRV ar trebui să fie colectate și atribuite părții responsabile de exploatarea comercială a navei, cum ar fi administratorul, navlositorul de timp sau navlositorul navei nude.

Amendamentul 12

Propunere de regulament Considerentul 6 c (nou)

Textul propus de Comisie

Amendamentul

(6c) Datele colectate în temeiul Regulamentului UE privind MRV ar trebui utilizate pentru a încuraja tranziția către navele cu emisii zero prin stabilirea unui certificat de eficiență energetică pentru nave, cu o scală de rating, în scopul de a permite o comparație transparentă a navelor, în special pentru vânzare sau închiriere, și pentru a încuraja statele membre să promoveze cele mai bune practici și să susțină cele mai eficiente nave.

Amendamentul 13

**Propunere de regulament
Considerentul 6 d (nou)**

Textul propus de Comisie

Amendamentul

(6d) Comisia ar trebui să elaboreze o etichetă europeană pentru produse, în cooperare cu proprietarii de nave, cu alte părți interesate și cu experți independenți, pentru a informa consumatorii cu privire la impactul transportului maritim asupra mediului aferent produselor pe care le achiziționează. O astfel de etichetă ar sprijini tranziția ecologică și energetică a sectorului transportului maritim prin furnizarea unei modalități fiabile și transparente de informare a clienților cu privire la inițiativele voluntare. Aceasta ar încuraja consumatorii să achiziționeze produse transportate de armatori care și-au redus impactul asupra mediului, de exemplu în ceea ce privește gazele cu efect de seră și emisiile poluante, poluarea sonoră, gestionarea deșeurilor și a apei.

Amendamentul 14

Propunere de regulament Considerentul 6 e (nou)

Textul propus de Comisie

Amendamentul

(6e) Directiva 92/106/CEE a Consiliului^{1a} contribuie la reducerea emisiilor provenite din transport prin promovarea trecerii de la transportul rutier de mărfuri la modurile de transport cu emisii mai scăzute, inclusiv cursuri ale unor râuri cu emisii zero. Este necesară o revizuire a acestei directive, pentru a intensifica eforturile de promovare a transportului multimodal și a îmbunătăți eficiența și alternativele asociate cu un nivel redus de emisii. Transportul pe căi navigabile cu emisii zero este esențial pentru dezvoltarea unui transfer modal sustenabil de la transportul rutier la căile navigabile și, prin urmare, este necesar să se sprijine investițiile în infrastructurile de realimentare și de reîncărcare în porturile interioare.

^{1a} **Directiva 92/106/CEE a Consiliului din 7 decembrie 1992 privind stabilirea de norme comune pentru anumite tipuri de transporturi combinate de mărfuri între state membre (JO L 368, 17.12.1992, p. 38).**

Amendamentul 15

Propunere de regulament Considerentul 6 f (nou)

Textul propus de Comisie

Amendamentul

(6f) Porturile Uniunii constituie centre strategice în tranziția energetică datorită poziției lor geografice și activităților economice. Ele reprezintă principalele puncte de intrare a produselor energetice (din import, stocare sau distribuție), se angajează din ce în ce mai mult în

dezvoltarea siturilor de producție de energie din surse regenerabile și dezvoltă noi strategii de gestionare a energiei și de economie circulară. În conformitate cu obiectivele Pactului verde european, Uniunea ar trebui, prin urmare, să însoțească decarbonizarea sectorului maritim cu o abordare strategică a porturilor Uniunii, pentru a le sprijini rolul de facilitator al tranziției energetice. Statele membre ar trebui să fie încurajate să stimuleze dezvoltarea porturilor cu emisii zero și să investească în infrastructurile de realimentare și de reîncărcare. Acest lucru ar asigura beneficii imediate pentru sănătate pentru toți cetățenii care locuiesc în zonele portuare și de coastă și ar limita totodată efectele negative asupra biodiversității marine și de coastă din aceste zone, care reprezintă, de asemenea, vaste teritorii terestre, unele dintre ele făcând parte din rețeaua Natura 2000.

Amendamentul 16

Propunere de regulament

Considerentul 7

Textul propus de Comisie

(7) Articolul 22 din Regulamentul UE privind MRV prevede că, în cazul unui acord internațional privind un sistem global de monitorizare, raportare și verificare, Comisia va revizui Regulamentul UE privind MRV și, dacă este oportun, va propune amendamente pentru a asigura **alinierea** cu acordul internațional respectiv.

Amendamentul

(7) Articolul 22 din Regulamentul UE privind MRV prevede că, în cazul unui acord internațional privind un sistem global de monitorizare, raportare și verificare **sau privind măsuri globale de reducere a emisiilor de gaze cu efect de seră din sectorul maritim**, Comisia va revizui Regulamentul UE privind MRV și, dacă este oportun, va propune amendamente pentru a asigura **consecvența** cu acordul internațional respectiv. **Este important ca, indiferent de orice măsură adoptată la nivel global, Uniunea să rămână capabilă de ambiție și să dea dovadă de spirit de lider în domeniul climei, prin menținerea sau adoptarea unor măsuri mai stricte în cadrul Uniunii.**

Amendamentul 17

Propunere de regulament Considerentul 8

Textul propus de Comisie

(8) În conformitate cu Acordul de la Paris adoptat în decembrie 2015 la cea de a 21-a Conferință a părților la Convenția-cadru a Organizației Națiunilor Unite asupra schimbărilor climatice (CCONUSC)²³, Uniunea și statele sale membre s-au angajat în atingerea unui obiectiv de reducere a emisiilor la nivelul întregii economii. Se depun eforturi de limitare a emisiilor maritime internaționale prin intermediul Organizației Maritime Internaționale (OMI), iar acestea ar trebui încurajate. OMI a adoptat²⁴, în octombrie 2016, un sistem de colectare a datelor privind consumul de păcură al navelor („sistemul global de colectare a datelor al OMI”).

Amendamentul

(8) În conformitate cu Acordul de la Paris adoptat în decembrie 2015 la cea de a 21-a Conferință a părților la Convenția-cadru a Organizației Națiunilor Unite asupra schimbărilor climatice (CCONUSC)²³, Uniunea și statele sale membre s-au angajat în atingerea unui obiectiv de reducere a emisiilor la nivelul întregii economii. Se depun eforturi de limitare a emisiilor maritime internaționale prin intermediul Organizației Maritime Internaționale (OMI), iar acestea ar trebui încurajate. OMI a adoptat²⁴, în octombrie 2016, un sistem de colectare a datelor privind consumul de păcură al navelor („sistemul global de colectare a datelor al OMI”). ***OMI a adoptat, de asemenea, la 13 aprilie 2018, o primă strategie de reducere a emisiilor de gaze cu efect de seră provenite de la nave („Strategia inițială a IMO”), urmărind să limiteze creșterea acestor emisii cât mai curând posibil și să le reducă cu cel puțin 50 % până în 2050 comparativ cu 2008, precum și să își continue eforturile de eliminare completă a acestora. În același timp, statele membre și membrii asociați ai OMI, inclusiv toate statele membre ale Uniunii, s-au angajat să reducă emisiile de CO₂ aferente activităților de transport cu cel puțin 40 % până în 2030, în medie în ansamblul transportului maritim internațional, continuând eforturile de a ajunge la reducere de 70 % până în 2050. Este, prin urmare, oportună includerea elementelor principale ale Strategiei inițiale a OMI în dreptul Uniunii, continuând în același timp colaborarea constructivă cu statele membre ale OMI, pentru a ajunge la un acord global privind măsurile de reducere a emisiilor de gaze cu efect de seră. Companiilor ar trebui să li se impună obligația de a reduce linear***

emisiile anuale de CO₂ pe activitate de transport cu cel puțin 40 % până în 2030, ca medie pentru toate navele aflate în responsabilitatea lor, în comparație cu performanța medie pe categorie de nave de aceeași mărime și de același tip raportată în temeiul Regulamentului privind MRV. Valoarea de referință pentru măsurile de reducere a emisiilor de gaze cu efect de seră ar trebui stabilită utilizându-se datele din registrul THETIS-MRV și din sistemul de colectare a datelor al OMI (IMO DCS), recunoscând totodată reducerile emisiilor realizate deja de companiile „pioniere în domeniul decarbonizării”. Comisia ar trebui să adopte acte delegate pentru a defini normele detaliate de stabilire a valorii de referință, factorul de reducere anuală pentru fiecare categorie de nave, normele și instrumentele pentru calcularea și colectarea penalităților aferente emisiilor excedentare și orice altă normă necesară pentru respectarea și verificarea respectării acestei obligații.

²³ Acordul de la Paris (JO L 282, 19.10.2016, p. 4-18).

²⁴ Rezoluția MEPC.278 (70) a OMI de modificare a anexei VI la MARPOL.

²³ Acordul de la Paris (JO L 282, 19.10.2016, p. 4-18).

²⁴ Rezoluția MEPC.278 (70) a OMI de modificare a anexei VI la MARPOL.

Amendamentul 18

Propunere de regulament Considerentul 9

Textul propus de Comisie

(9) Având în vedere coexistența acestor două sisteme de monitorizare, raportare și verificare, Comisia a evaluat, în conformitate cu articolul 22 din Regulamentul UE privind MRV, modalitatea de aliniere a celor două sisteme astfel încât să reducă sarcinile administrative pentru nave, menținând în același timp obiectivele Regulamentului UE privind MRV.

Amendamentul

(9) Având în vedere coexistența acestor două sisteme de monitorizare, raportare și verificare, Comisia a evaluat, în conformitate cu articolul 22 din Regulamentul UE privind MRV, modalitatea de aliniere a celor două sisteme astfel încât să reducă sarcinile administrative pentru nave, **în special cele deținute de IMM-uri**, menținând în același timp obiectivele Regulamentului UE privind MRV.

Amendamentul 19

Propunere de regulament Considerentul 10

Textul propus de Comisie

(10) Evaluarea impactului a indicat că o aliniere parțială a celor două sisteme de monitorizare, raportare și verificare ar putea contribui la reducerea sarcinii administrative pentru companiile de transport maritim, păstrând în același timp obiectivele-cheie ale Regulamentului UE privind MRV. O astfel de aliniere parțială nu ar trebui, cu toate acestea, să modifice guvernanta, **domeniul de aplicare** sau cerințele privind verificarea, transparența și raportarea cu privire la emisiile de CO₂ din cadrul Regulamentului UE privind MRV deoarece acest lucru ar aduce o gravă atingere obiectivelor regulamentului și ar afecta capacitatea sa de a susține deciziile viitoare cu privire la elaborarea politicilor și de a stimula adoptarea de măsuri și comportamente de ameliorare a eficienței energetice în domeniul transportului maritim. Orice modificare a Regulamentului UE privind MRV ar trebui, prin urmare, să limiteze alinierea cu sistemul global de colectare a datelor al OMI la definiții, parametri de monitorizare, planuri și formate-cadru de monitorizare.

Amendamentul

(10) Evaluarea impactului a indicat că o aliniere parțială a celor două sisteme de monitorizare, raportare și verificare ar putea contribui la reducerea sarcinii administrative pentru companiile de transport maritim, păstrând în același timp obiectivele-cheie ale Regulamentului UE privind MRV. O astfel de aliniere parțială nu ar trebui, cu toate acestea, să modifice guvernanta sau cerințele privind verificarea, transparența și raportarea cu privire la emisiile de CO₂ din cadrul Regulamentului UE privind MRV deoarece acest lucru ar aduce o gravă atingere obiectivelor regulamentului și ar afecta capacitatea sa de a susține deciziile viitoare cu privire la elaborarea politicilor și de a stimula adoptarea de măsuri și comportamente de ameliorare a eficienței energetice în domeniul transportului maritim. Orice modificare a Regulamentului UE privind MRV ar trebui, prin urmare, să limiteze alinierea cu sistemul global de colectare a datelor al OMI la **navele vizate de Regulamentul privind MRV**, definiții, parametri de monitorizare, planuri și formate-cadru de monitorizare.

Amendamentul 20

Propunere de regulament Considerentul 12

Textul propus de Comisie

(12) Ar trebui să se țină seama de dispozițiile internaționale ale sistemului global de colectare a datelor al OMI privind datele care urmează să fie monitorizate și raportate anual, astfel încât să se asigure colectarea de date raționalizate pentru

Amendamentul

(12) Ar trebui să se țină seama de dispozițiile internaționale ale sistemului global de colectare a datelor al OMI privind datele care urmează să fie monitorizate și raportate anual, astfel încât să se asigure colectarea de date raționalizate pentru

activitățile navelor care intră sub incidența ambelor sisteme. Pentru a face acest lucru, ar trebui să se raporteze parametrul „tonajul deadweight”, **însă** parametrul „marfa transportată” **ar trebui să rămână ca parametru raportat pe bază voluntară**. „Timpul pe mare” ar trebui înlocuit cu definiția sistemului global de colectare a datelor al OMI referitoare la „orele în mișcare”. În cele din urmă, calculul „distanței parcurse” ar trebui să se bazeze pe sistemul global de colectare a datelor al OMI²⁵ pentru a reduce sarcina administrativă.

²⁵ Rezoluția MEPC 282 (70) a OMI.

activitățile navelor care intră sub incidența ambelor sisteme. Pentru a face acest lucru, ar trebui să se raporteze **și** parametrul „tonajul deadweight”, **pe lângă** parametrul „marfa transportată”. „Timpul pe mare” ar trebui înlocuit cu definiția sistemului global de colectare a datelor al OMI referitoare la „orele în mișcare”. În cele din urmă, calculul „distanței parcurse” ar trebui să se bazeze pe sistemul global de colectare a datelor al OMI²⁵ pentru a reduce sarcina administrativă.

²⁵ Rezoluția MEPC 282 (70) a OMI.

Amendamentul 21

Propunere de regulament Considerentul 13

Textul propus de Comisie

(13) Conținutul planurilor de monitorizare ar trebui raționalizat pentru a lua în considerare sistemul global de colectare a datelor al OMI, cu excepția acelor părți ale planului care sunt necesare pentru a asigura monitorizarea și raportarea numai a datelor referitoare la Uniune în temeiul Regulamentului UE privind MRV. Prin urmare, orice dispoziții „per călătorie” ar trebui să rămână în cadrul planului de monitorizare.

Amendamentul

(13) Conținutul planurilor de monitorizare ar trebui raționalizat pentru a lua în considerare sistemul global de colectare a datelor al OMI, cu excepția acelor părți ale planului care sunt necesare pentru a asigura monitorizarea și raportarea numai a datelor referitoare la Uniune în temeiul Regulamentului UE privind MRV. Prin urmare, orice dispoziții „per călătorie” ar trebui să rămână în cadrul planului de monitorizare. **Comisia ar trebui, de asemenea, să sprijine statele membre prin schimbul de cunoștințe de specialitate și de bune practici, precum și prin punerea în aplicare a noilor tehnologii, cu obiectivul de a reduce barierele administrative și a recupera datele în mod eficient și sigur.**

Amendamentul 22

Propunere de regulament Considerentul 13 a (nou)

Textul propus de Comisie

Amendamentul

(13a) Evaluarea de impact realizată de Comisie în 2013 care a însoțit propunerea de Regulament al UE privind MRV a demonstrat eficacitatea unui sistem al UE de comercializare a certificatelor de emisii pentru emisiile maritime și a identificat un sistem ETS al UE sau un fond de compensare pe bază de obiective drept opțiunile care ar putea asigura reducerile necesare ale emisiilor din acest sector. În scopul de a include transportul maritim internațional în rândul eforturilor Uniunii vizând reducerea emisiilor, Directiva 2003/87/CE a Parlamentului European și a Consiliului^{1a} ar trebui extinsă pentru a viza și emisiile maritime. Comisia ar trebui să adopte acte delegate pentru a stabili cantitatea totală a cotelor alocate transportului maritim în conformitate cu alte sectoare și metoda de alocare a cotelor pentru transportul maritim prin licitare integrală. La pregătirea acestor acte delegate, Comisia ar trebui să actualizeze evaluarea impactului din 2013, în special pentru a ține cont de obiectivul privind reducerea emisiilor de gaze cu efect de seră la nivelul economiei Uniunii stabilit pentru 2030 și de obiectivul privind neutralitatea climatică astfel cum a fost definit în Regulamentul (UE) .../... [Legea europeană a climei] și de impactul economic, inclusiv din perspectiva eventualelor riscuri de transferuri modale involuntare și de relocare a emisiilor de dioxid de carbon. Comisia ar trebui să publice rezultatele evaluării respective. Este important ca Uniunea și statele sale membre să sprijine măsuri la nivel internațional de reducere a impactului transportului maritim asupra climei. Comisia ar trebui să examineze periodic orice progres înregistrat în ceea ce

privește adoptarea de către OMI a unei măsuri bazate pe piață și ar trebui, în cazul în care se adoptă o măsură globală bazată pe piață, să evalueze modalitatea de a asigura consecvența între măsurile Uniunii și măsurile adoptate la nivel mondial, astfel încât să se păstreze integritatea ecologică și eficacitatea acțiunii Uniunii în domeniul climei.

Amendamentul 23

Propunere de regulament

Considerentul 13 b (nou)

Textul propus de Comisie

Amendamentul

(13b) Tranziția reușită către un transport maritim cu emisii zero necesită o abordare integrată și un mediu adecvat propice pentru stimularea inovării, atât pe nave, cât și în porturi. Acest mediu favorabil implică investiții publice și private în cercetare și inovare, măsuri tehnologice și operaționale pentru a îmbunătăți eficiența energetică a navelor și utilizarea unor combustibili alternativi durabili, cum ar fi hidrogenul și amoniacul, produși din surse regenerabile de energie, precum și a unor tehnologii de propulsie cu emisii zero, inclusiv infrastructura de realimentare și reîncărcare necesară în porturi. Ar trebui înființat un Fond pentru oceane, din veniturile generate de licitarea cotelor maritime în cadrul sistemului EU ETS, pentru a îmbunătăți eficiența energetică a navelor și a sprijini investițiile menite să contribuie la decarbonizarea transportului maritim, inclusiv în transportul maritim pe distanțe scurte și în porturi. Comisia ar trebui, de asemenea, să elaboreze măsuri pentru a reglementa accesul navelor celor mai poluante la porturile Uniunii și pentru a obliga navele pe bază de combustibil fosil ancorate să utilizeze energia electrică furnizată de rețeaua terestră sau opțiuni alternative cu emisii zero. Comisia ar

*trebui, de asemenea, să evalueze
posibilitatea de a solicita ca porturile să
adopte contrastalii bazate pe emisii.*

Amendamentul 24

Propunere de regulament Considerentul 13 c (nou)

Textul propus de Comisie

Amendamentul

(13c) Tranziția cu succes la navele ecologice cu emisii zero necesită o abordarea integrată în scopul de a promova măsuri inovatoare pentru nave mai ecologice, de pildă în ceea ce privește designul cocii, motoare noi și combustibili alternativi durabili, precum și propulsia eoliană, și măsuri operaționale, care pot fi puse în aplicare pe termen scurt pentru a reduce consumul de combustibil și, astfel, emisiile, cum ar fi reducerea vitezei sau o mai bună planificare a rutei. Reducerea vitezei, denumită și navigare cu viteză redusă, a fost testată pe scară largă între 2006 și 2012 din cauza creșterii accentuate a prețurilor la combustibil: o reducere cu 10 % a vitezei a generat o reducere a consumului de circa 19%^{1a} și o reducere corespunzătoare a emisiilor. Măsurile bazate pe piață, cum ar fi EU ETS, vor încuraja reducerea emisiilor și investițiile în cercetare și inovare, pentru a îmbunătăți eficiența energetică a navelor, și introducerea unor combustibili și tehnologii de propulsie alternative durabile, inclusiv infrastructura de realimentare și reîncărcare necesară în porturi și în porturile interioare.

^{1a} „The impact of international shipping on European air quality and climate forcing” (Impactul transportului maritim internațional asupra calității aerului din Europa și mecanismele de forțare climatică), Agenția Europeană de Mediu, Raport tehnic nr. 4/2013.

Amendamentul 25

Propunere de regulament

Considerentul 14 a (nou)

Textul propus de Comisie

Amendamentul

(14a) Pentru a menține o înaltă calitate a datelor raportate în registrul THETIS-MRV, ar trebui să se acorde Agenției Europene pentru Siguranță Maritimă (EMSA) competențele și resursele necesare pentru a putea verifica rapoartele privind emisiile considerate satisfăcătoare de către verificatori.

Amendamentul 26

Propunere de regulament

Considerentul 14 b (nou)

Textul propus de Comisie

Amendamentul

(14b) Comisia ar trebui să reexamineze funcționarea Regulamentului (UE) 2015/757, luând în considerare experiența dobândită în punerea în aplicare a regulamentului și a sistemului de colectare a datelor al OMI, precum și alte evoluții de interes care vizează reducerea emisiilor de gaze cu efect de seră generate de transportul maritim.

Amendamentul 27

Propunere de regulament

Considerentul 14 c (nou)

Textul propus de Comisie

Amendamentul

(14c) Transportul maritim este, de asemenea, o sursă de emisii de poluanți atmosferici, cum ar fi oxizii de sulf (SO_x), oxizii de azot (NO_x), particulele în suspensie (PM), substanțele care diminuează stratul de ozon (ODS) sau compușii organici volatili (COV)^{1a}. Emisiile atmosferice poluante au un impact negativ atât asupra mediului, cât și asupra sănătății cetățenilor, în special asupra celor care trăiesc sau lucrează în zonele de coastă sau portuare. Comisia ar trebui să reexamineze legislația existentă până în iunie 2021 și să facă propuneri concrete pentru soluționarea problemei legate de emisiile atmosferice poluante generate de transportul maritim. Comisia ar trebui, de asemenea, să extindă zonele de control al emisiilor de SO_x și zonele de control al emisiilor de NO_x în toate mările europene, inclusiv în Marea Mediterană, și să continue să abordeze problema deversărilor apei de spălare de la scrubere și a altor substanțe, cum ar fi apă de balast, hidrocarburi, metale grele și substanțe chimice, în apele deschise și problema impactului acestor substanțe asupra biodiversității marine.

Amendamentul 28

Propunere de regulament

Considerentul 15

Textul propus de Comisie

(15) Obiectivul Regulamentului (UE) 2015/757 este de a monitoriza, raporta și verifica emisiile de **CO₂** generate de navele care fac escală în porturile din SEE, **ca prim pas al unei abordări etapizate de reducere** a emisiilor de gaze cu efect de seră. Acest lucru nu poate fi realizat în mod satisfăcător de către statele membre, dar poate fi îndeplinit mai bine la nivelul Uniunii, datorită amplitudinii și efectelor sale. Ar trebui să se țină seama de sistemul global de colectare a datelor al OMI, iar prezentul

Amendamentul

(15) Obiectivul Regulamentului (UE) 2015/757 este de a monitoriza, raporta și verifica emisiile de **gaze cu efect de seră** generate de navele care fac escală în porturile din SEE, **pentru a reduce intensitatea carbonului pe activitate de transport, inclusiv prin reducerea substanțială a emisiilor lor la dană, și pentru a stabili prețul emisiilor respective, astfel încât să se reducă emisiile de gaze cu efect de seră provenite din sectorul maritim**. Acest lucru nu poate fi realizat în

regulament asigură comparabilitatea și fiabilitatea continuă a datelor colectate pe baza unui set unic de cerințe. Uniunea poate să adopte măsuri în conformitate cu principiul subsidiarității definit la articolul 5 din Tratatul privind Uniunea Europeană. În conformitate cu principiul proporționalității, astfel cum este definit la articolul respectiv, prezentul regulament nu depășește ceea ce este necesar pentru atingerea obiectivului menționat.

mod satisfăcător de către statele membre, dar poate fi îndeplinit mai bine la nivelul Uniunii, datorită amplitudinii și efectelor sale. Ar trebui să se țină seama de sistemul global de colectare a datelor al OMI, iar prezentul regulament asigură comparabilitatea și fiabilitatea continuă a datelor colectate pe baza unui set unic de cerințe. Uniunea poate să adopte măsuri în conformitate cu principiul subsidiarității definit la articolul 5 din Tratatul privind Uniunea Europeană. În conformitate cu principiul proporționalității, astfel cum este definit la articolul respectiv, prezentul regulament nu depășește ceea ce este necesar pentru atingerea obiectivului menționat.

Amendamentul 29

Propunere de regulament Considerentul 15 a (nou)

Textul propus de Comisie

Amendamentul

(15a) Tranziția către transportul maritim neutru din punct de vedere climatic nu a fost încă realizată, iar măsurile de reglementare adoptate în acest sens până în prezent au fost inadecvate. Porturile pot juca un rol semnificativ în decarbonizarea transportului maritim. Operatorii navelor care fac escală în porturile Uniunii ar trebui să fie obligați să se asigure, prin măsuri cum ar fi conectarea la surse de energie electrică aparținând rețelei terestre, că, atunci când sunt acostate, navele lor nu emit gaze cu efect de seră și nu poluează aerul. Acest lucru ar fi deosebit de important în cazul danelor situate în apropierea zonelor urbane, pentru a reduce efectele poluării atmosferice asupra sănătății umane. Date fiind efectele diferențiate ale navelor asupra emisiilor de gaze cu efect de seră și a emisiilor de poluanți atmosferici, majoritatea navelor poluante, inclusiv navele de pasageri de mari dimensiuni, ar trebui să fie obligate să respecte mai întâi această cerință.

Amendamentul 30

Propunere de regulament Considerentul 15 b (nou)

Textul propus de Comisie

Amendamentul

(15b) Operatorii navelor ar trebui să se asigure că operează vasele în modul cel mai eficient din punct de vedere energetic posibil, menținând emisiile la cele mai scăzute niveluri posibile. Constructorii de nave ar trebui să se asigure că fac din reducerea emisiilor o prioritate atunci când construiesc nave noi.

Amendamentul 31

Propunere de regulament Articolul 1 – titlu (nou)

Textul propus de Comisie

Amendamentul

***Modificarea Regulamentului (UE)
2015/757***

Amendamentul 32

Propunere de regulament Articolul 1 – punctul -1 (nou)

Textul propus de Comisie

Amendamentul

***Regulamentul (UE) 2015/757 se modifică
după cum urmează:***

Amendamentul 33

Propunere de regulament

Articolul 1 – punctul -1 a (nou)

Regulamentul (UE) 2015/757

Considerentul 23

Textul în vigoare

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

Amendamentul

(-1a) Considerentul (23) se modifică după cum urmează:

„(23) Sistemul MRV al Uniunii se extinde pentru a acoperi și alte gaze cu efect de seră, alți factori cu efect nociv asupra climei și poluanți atmosferici, acolo unde există un instrument de măsurare suficient de fiabil sau disponibil pe piață, pentru a proteja mai bine clima, mediul și sănătatea umană.”

Amendamentul 34

Propunere de regulament

Articolul 1 – punctul -1 b (nou)

Regulamentul (UE) 2015/757

Articolul 1

Textul în vigoare

Articolul 1

Obiectul

Prezentul regulament stabilește reguli pentru monitorizarea, raportarea și verificarea cu precizie a emisiilor de ***dioxid***

Amendamentul

(-1b) Articolul 1 se înlocuiește cu următorul text:

„Articolul 1

Obiectul

Prezentul regulament stabilește reguli pentru monitorizarea, raportarea și verificarea cu precizie a emisiilor de ***gaze***

de *carbon* (*CO₂*) și a altor informații relevante obținute de la navele care sosesc, se află în interiorul sau pleacă din porturile aflate sub jurisdicția unui stat membru, în *scopul promovării reducerii* emisiilor de *CO₂ generate de transportul maritim într-un mod eficient din punctul de vedere al costurilor*.

cu efect de seră (GES) și a altor informații relevante obținute de la navele care sosesc, se află în interiorul sau pleacă din porturile aflate sub jurisdicția unui stat membru.

Pentru a contribui la realizarea obiectivului de neutralitate climatică în întreaga economie a Uniunii, astfel cum este definit în Regulamentul (UE) .../... [Legea europeană a climei], luând în considerare, totodată, strategia inițială a OMI privind reducerea emisiilor de GES provenite de la nave adoptată la 13 aprilie 2018, acest regulament impune societăților obligații de a-și reduce emisiile medii anuale de CO₂ pe activitate de transport, în conformitate cu articolul 12a.”

Amendamentul 35

Propunere de regulament

Articolul 1 – punctul -1 c (nou)

Regulamentul (UE) 2015/757

Articolul 2 – alineatul 1 (nou)

Textul în vigoare

1. Prezentul regulament se aplică navelor cu un tonaj brut de peste 5 000 de tone, în ceea ce privește emisiile de CO₂ generate în timpul călătoriilor lor de la ultimul lor port de escală la un port de escală aflat sub jurisdicția unui stat membru și de la un port de escală aflat sub jurisdicția unui stat membru spre următorul lor port de escală, precum și în interiorul porturilor de escală aflate sub jurisdicția unui stat membru.

Amendamentul

(-1c) La articolul 2, alineatul (1) se înlocuiește cu următorul text:

„1. Prezentul regulament se aplică navelor cu un tonaj brut de cel puțin 5 000 de tone, în ceea ce privește emisiile de gaze cu efect de seră generate în timpul călătoriilor lor de la ultimul lor port de escală la un port de escală aflat sub jurisdicția unui stat membru și de la un port de escală aflat sub jurisdicția unui stat membru spre următorul lor port de escală, precum și în interiorul porturilor de escală aflate sub jurisdicția unui stat membru. ”

Amendamentul 36

Propunere de regulament

Articolul 1 – punctul 1 – litera - a (nouă)

Regulamentul (UE) 2015/757

Articolul 3 – paragraful 1 – litera aa (nouă)

Textul propus de Comisie

Amendamentul

(-a) se introduce următorul punct:

„(aa) «gaze cu efect de seră» înseamnă eliberarea gazelor cu efect de seră de către nave, astfel cum sunt enumerate în anexa II la Directiva 2003/87/CE a Parlamentului European și a Consiliului;*

*** Directiva 2003/87/CE a Parlamentului European și a Consiliului din 13 octombrie 2003 de stabilire a unui sistem de comercializare a cotelor de emisie de gaze cu efect de seră în cadrul Uniunii și de modificare a Directivei 96/61/CE a Consiliului (JO L 275, 25.10.2003, p. 32). ”**

Amendamentul 37

Propunere de regulament

Articolul 1 – punctul 1 – litera -aa (nouă)

Regulamentul (UE) 2015/757

Articolul 3 – paragraful 1 – litera b

Textul în vigoare

Amendamentul

(b) „port de escală” înseamnă portul în

(-aa) litera (b) se înlocuiește cu următorul text:

„(b) «port de escală» înseamnă portul în

care o navă se oprește pentru a încărca sau a descărca marfă sau pentru a îmbarca sau debarca pasageri; prin urmare, sunt excluse opririle cu scopul unic de a realimenta nava cu combustibil, de a obține provizii, de a înlocui echipajul, de a intra în doc uscat sau de a repara nava și/sau echipamentele acesteia, opririle în port din cauză că nava necesită asistență sau este în pericol, transferurile de la o navă la alta efectuate în afara porturilor, precum și opririle cu scopul unic de a se adăposti în condiții meteorologice nefavorabile sau necesare din cauza activităților de căutare și salvare;

care o navă se oprește pentru a încărca sau a descărca ***o parte importantă din*** marfă sau pentru a îmbarca sau debarca pasageri; prin urmare, sunt excluse opririle cu scopul unic de a realimenta nava cu combustibil, de a obține provizii, de a înlocui echipajul, de a intra în doc uscat sau de a repara nava și/sau echipamentele acesteia, opririle în port din cauză că nava necesită asistență sau este în pericol, transferurile de la o navă la alta efectuate în afara porturilor, precum și opririle cu scopul unic de a se adăposti în condiții meteorologice nefavorabile sau necesare din cauza activităților de căutare și salvare;”

Amendamentul 38

Propunere de regulament

Articolul 1 – punctul 1 – litera a

Regulamentul (UE) 2015/757

Articolul 3 – paragraful 1 – litera d

Textul propus de Comisie

(d) „societate” înseamnă proprietarul unei nave sau orice altă organizație sau persoană, cum ar fi administratorul sau navlositorul navei nude, care a preluat responsabilitatea pentru exploatarea navei de la proprietarul acesteia și ***care a fost de acord să preia toate sarcinile și responsabilitățile impuse de Regulamentul (CE) nr. 336/2006 al Parlamentului European și al Consiliului;***”;

Amendamentul

„(d) «societate» înseamnă proprietarul unei nave sau orice altă organizație sau persoană, cum ar fi administratorul; ***navlositorul de timp*** sau navlositorul navei nude, care a preluat responsabilitatea pentru exploatarea ***comercială a*** navei de la proprietarul acesteia și ***este responsabil cu plata combustibilului consumat de navă;***”

Amendamentul 39

Propunere de regulament

Articolul 1 – punctul 1 – litera aa (nouă)

Textul în vigoare

(i) „alte informații relevante” înseamnă informații în ceea ce privește emisiile de CO₂ generate de consumul de combustibili, transportul efectuat și eficiența energetică a navelor, care permit analizarea tendințelor înregistrate referitoare la emisii și evaluarea performanțelor navelor;

Amendamentul

(aa) litera (i) se înlocuiește cu următorul text:

„(i) «alte informații relevante» înseamnă informații în ceea ce privește emisiile de CO₂ generate de consumul de combustibili, transportul efectuat, **alimentarea cu energie terestră a navelor acostate** și eficiența energetică a navelor, care permit analizarea tendințelor înregistrate referitoare la emisii și evaluarea performanțelor navelor;”

Amendamentul 40

Propunere de regulament

Articolul 1 – punctul 1 a (nou)

Regulamentul (UE) 2015/757

Articolul 4 – alineatul 1

Textul în vigoare

1. În conformitate cu articolele 8-12, societățile monitorizează și raportează, pentru fiecare dintre navele **pe care le dețin**, parametrii relevanți în cursul unei perioade de raportare. Monitorizarea și raportarea de către societăți are loc în toate porturile aflate sub jurisdicția unui stat membru și pentru orice călătorie care începe sau se încheie într-un port aflat sub jurisdicția unui stat membru.

Amendamentul

(1a) La articolul 4, alineatul (1) se înlocuiește cu următorul text:

„1. În conformitate cu articolele 8-12, societățile monitorizează și raportează, pentru fiecare dintre navele **de sub controlul lor comercial operațional**, parametrii relevanți în cursul unei perioade de raportare. Monitorizarea și raportarea de către societăți are loc în toate porturile aflate sub jurisdicția unui stat membru și pentru orice călătorie care începe sau se încheie într-un port aflat sub jurisdicția unui stat membru.”

Amendamentul 41

Propunere de regulament

Articolul 1 – punctul 1 b (nou)

Regulamentul (UE) 2015/757

Articolul 5 – alineatul 2 a (nou)

Textul propus de Comisie

Amendamentul

(1b) La articolul 5 se adaugă următorul alineat:

„2a. Până la 31 decembrie 2021, Comisia adoptă acte delegate în conformitate cu articolul 23, pentru a completa prezentul regulament prin specificarea metodelor de determinare a emisiilor de metan (CH₄).

Pe lângă adoptarea actelor delegate menționate la primul paragraf, până la 31 decembrie 2021, Comisia evaluează și raportează Parlamentului European și Consiliului cu privire la impactul asupra climatului global al emisiilor de gaze cu efect de seră, altele decât CO₂ și CH₄, provenite de la navele care sosesc în porturi, care se află în porturi sau care pleacă din porturile aflate sub jurisdicția unui stat membru. Raportul respectiv este însoțit, după caz, de o propunere legislativă care să vizeze modul de abordare a acestor emisii.”

Amendamentul 72

Propunere de regulament

Articolul 1 – alineatul 1 – paragraful 2 – litera a – subpunctul i a (nou)

Regulamentul (UE) 2015/757

Articolul 6 – alineatul 3 – litera c a (nouă)

Textul propus de Comisie

Amendamentul

(ia) se introduce următoarea literă:

„(ca) factorii de emisie pentru combustibilii alternativi, inclusiv pentru gazul natural lichefiat, biocombustibili, combustibilii regenerabili de origine nebiologică care conțin carbon, se exprimă în echivalenți CO₂, includ toate GES și se bazează pe o analiză a ciclului de viață. Comisia va stabili acești factori de emisie prin intermediul unor acte de punere în aplicare. Respectivele acte de punere în aplicare se adoptă în conformitate cu procedura de examinare menționată la articolul 24 alineatul (2).”

Amendamentul 42

Propunere de regulament

Articolul 1 – punctul 3 – litera a

Regulamentul (UE) 2015/757

Articolul 9 – alineatul 1 – litera f

Textul propus de Comisie

Amendamentul

(f) marfa transportată, pe bază voluntară;”.

eliminat

Amendamentul 43

Propunere de regulament

Articolul 1 – punctul 3 a (nou)

Regulamentul (UE) 2015/757

Articolul 9 – alineatul 2 – litera a

Textul în vigoare

(a) **toate** călătoriile navei în cursul perioadei de raportare încep sau se încheie într-un port aflat sub jurisdicția unui stat membru; și

Amendamentul

(3a) La articolul 9 alineatul (2), litera (a) se înlocuiește cu următorul text:

„(a) **cel puțin 90 % din** călătoriile navei în cursul perioadei de raportare încep sau se încheie într-un port aflat sub jurisdicția unui stat membru; și”

Amendamentul 44

Propunere de regulament

Articolul 1 – punctul 4 – litera aa (nouă)

Regulamentul (UE) 2015/757

Articolul 10 – paragraful 1 – litera ja (nouă)

Textul propus de Comisie

Amendamentul

(aa) se adaugă următoarea literă:

„(ja) **marfa transportată.**”

Amendamentul 45

Propunere de regulament

Articolul 1 – punctul 5 – litera a

Regulamentul (UE) 2015/757

Articolul 11 – alineatul 2

Textul propus de Comisie

Amendamentul

2. Atunci când se schimbă societatea, societatea anterioară prezintă Comisiei și autorităților statului de pavilion în cauză, cât mai aproape posibil de ziua finalizării schimbării și nu mai târziu de **trei luni** după momentul respectiv, un raport care să cuprindă aceleași elemente ca raportul privind emisiile, dar care să fie limitat la perioada corespunzătoare activităților desfășurate sub responsabilitatea sa.”;

2. Atunci când se schimbă societatea, societatea anterioară prezintă Comisiei și autorităților statului de pavilion în cauză, **în ziua finalizării schimbării sau** cât mai aproape posibil de ziua finalizării schimbării și nu mai târziu de **o lună** după momentul respectiv, un raport care să cuprindă aceleași elemente ca raportul privind emisiile, dar care să fie limitat la perioada corespunzătoare activităților desfășurate sub responsabilitatea sa. **Societatea nouă se asigură că fiecare navă sub responsabilitatea sa respectă cerințele prezentului Regulament în restul perioadei de raportare rămase după schimbare.**

Amendamentul 46

Propunere de regulament

Articolul 1 – punctul 5 – litera ba (nouă)

Regulamentul (UE) 2015/757

Articolul 11 – alineatul 3 – punctul xia (nou)

Textul propus de Comisie

Amendamentul

(ba) la alineatul (3) litera (a), se adaugă următorul punct:

„(xia) marfa transportată;”

Amendamentul 47

Propunere de regulament

Articolul 1 – punctul 5 – litera bb (nouă)

Regulamentul (UE) 2015/757

Articolul 11 – alineatul 3 – punctul xib (nou)

Textul propus de Comisie

Amendamentul

(bb) la alineatul (3) litera (a), se adaugă următorul punct:

„(xib) dimensiunea navei;”

Amendamentul 48

Propunere de regulament

Articolul 1 – punctul 5 a (nou)

Regulamentul (UE) 2015/757

Capitolul II a (nou) – articolul 12 a (nou)

Textul propus de Comisie

Amendamentul

5a. Se introduce următorul capitol:

„CAPITOLUL IIa

REDUCEREA EMISIILOR

Articolul 12a

Reducerea emisiilor

1. *Societățile reduc linear emisiile anuale de CO₂ pe activitate de transport cu cel puțin 40 % până în 2030, ca medie pentru toate navele aflate în responsabilitatea lor, în comparație cu performanța medie pe categorie de nave de aceeași mărime și de același tip raportată în temeiul prezentului regulament.*
2. *În cazul în care, într-un anumit an, o societate nu respectă reducerea anuală menționată la alineatul (1), Comisia impune o sancțiune financiară, care este eficace, proporțională, disuasivă și compatibilă cu un sistem de comercializare a emisiilor bazat pe piață, cum ar fi EU ETS. Plata penalității pentru exces de emisii nu exonerează societatea de obligația prevăzută la alineatul (1) pentru perioada până în 2030. În cazul societăților care nu au respectat limitele de emisie prevăzute la prezentul articol, se aplică dispozițiile articolului 20 alineatul (3) și ale articolului 20 alineatul (4).*
3. *Comisia adoptă acte delegate până la ... [6 luni de la intrarea în vigoare a prezentului regulament], în conformitate cu articolul 23, pentru a completa prezentul regulament prin definirea categoriilor de nave menționate la alineatul (1), prin determinarea valorii de referință și a factorului anual linear de reducere care trebuie aplicat pentru fiecare categorie de nave, folosind datele din THETIS-MRV, inclusiv parametrul obligatoriu „mărfuri transportate”, și sistemul de colectare a datelor al OMI, recunoscând în același timp pe deplin reducerile de emisii deja realizate de societățile „pionere în domeniul decarbonizării”, astfel încât să se atingă obiectivul menționat la alineatul (1), prin precizarea normelor și a metodelor de calcul și de colectare a sancțiunii pentru emisiile în exces menționate la alineatul (2) și prin specificarea tuturor celorlalte norme necesare pentru conformitatea și verificarea conformității cu prezentul articol.*
4. *În termen de 12 luni de la adoptarea de către OMI a măsurilor de punere în*

aplicare a strategiei inițiale privind reducerea emisiilor de GES provenite de la nave adoptate la 13 aprilie 2018 și înainte ca aceste măsuri să intre în vigoare, Comisia prezintă Parlamentului European și Consiliului un raport în care examinează ambiția și integritatea ecologică generală a măsurilor adoptate de OMI, inclusiv nivelul lor general de ambiție în ceea ce privește obiectivele din cadrul Acordului de la Paris, obiectivul de reducere a emisiilor de GES la nivelul întregii economii a Uniunii până în 2030 și obiectivul privind neutralitatea climatică, astfel cum este definit în Regulamentul (UE) .../... [Legea europeană a climei].

5. După caz, Comisia poate să anexeze la raportul menționat la alineatul (4) o propunere legislativă adresată Parlamentului European și Consiliului privind modificarea prezentului regulament într-un mod coerent cu scopul de a menține integritatea de mediu și eficacitatea acțiunii Uniunii în domeniul climei, în special obiectivul de reducere a emisiilor de gaze cu efect de seră la nivelul întregii economii a Uniunii până în 2030 și obiectivul privind neutralitatea climatică, astfel cum este definit în Regulamentul (UE) .../... [Legea europeană a climei].”

Amendamentul 49

Propunere de regulament

Articolul 1 – punctul 5 b (nou)

Regulamentul (UE) 2015/757

Articolul 12 b (nou)

Textul propus de Comisie

Amendamentul

(5b) Se introduce următorul articol:

„Articolul 12b

Emisiile navelor aflate la dană

Societățile se asigură că, până în 2030, nicio navă aflată în responsabilitatea lor nu produce emisii de gaze cu efect de seră atunci când se află la dană.”

Amendamentul 50

Propunere de regulament

Articolul 1 – punctul 5 c (nou)

Regulamentul (UE) 2015/757

Articolul 21 – alineatul 1

Textul în vigoare

1. Până la data de 30 iunie a fiecărui an, Comisia pune la dispoziția publicului datele ***privind emisiile de CO₂*** raportate în conformitate cu articolul 11, precum și informațiile prevăzute la alineatul (2) din prezentul articol.

Amendamentul

(5c) La articolul 21, alineatul (1) se înlocuiește cu următorul text:

„1. Până la data de 30 iunie a fiecărui an, Comisia pune la dispoziția publicului datele raportate în conformitate cu articolul 11, precum și informațiile prevăzute la alineatul (2) din prezentul articol.”

Amendamentul 51

Propunere de regulament

Articolul 1 – punctul 5 d (nou)

Regulamentul (UE) 2015/757

Articolul 21 – alineatul 2 – litera a

Textul în vigoare

(a) identitatea navei (denumirea, numărul de identificare OMI și portul de

Amendamentul

(5d) La articolul 21, alineatul (2) litera (a) se înlocuiește cu următorul text:

„(a) identitatea navei (denumirea, societatea, numărul de identificare OMI și

înmatriculare sau portul de origine);

portul de înmatriculare sau portul de origine);”

Amendamentul 74

Propunere de regulament

Articolul 1 – punctul 6 a (nou)

Regulamentul (UE) 2015/757

Articolul 21 – alineatul 2 – litera d

Textul în vigoare

(d) consumul total anual de combustibil pentru călătorii;

Amendamentul

(6a) La articolul 21 alineatul (2), litera (d) se modifică după cum urmează:

(d) consumul total anual de combustibil, după tipul de combustibil, pentru călătorii;

Amendamentul 52

Propunere de regulament

Articolul 1 – punctul 6 b (nou)

Regulamentul (UE) 2015/757

Articolul 21 – alineatul 2 – litera k a (nouă)

Textul propus de Comisie

Amendamentul

(6b) La articolul 21 alineatul (2), se adaugă următoarea literă:

„(ka) dimensiunea navei.”

Amendamentul 76

Propunere de regulament

Articolul 1 – punctul 6 c (nou)

Regulamentul (UE) 2015/757

Articolul 21 – alineatul 2 – litera k b (nouă)

Textul propus de Comisie

Amendamentul

(6c) La articolul 21 alineatul (2), se adaugă următoarea literă:

„(kb) distanță totală;”

Amendamentul 77

Propunere de regulament

Articolul 1 – punctul 6 d (nou)

Regulamentul (UE) 2015/757

Articolul 21 – alineatul 2 – litera k c (nouă)

Textul propus de Comisie

Amendamentul

(6d) La articolul 21 alineatul (2) se adaugă următoarea literă:

„(kc) tonaj deadweight;”

Amendamentul 78

Propunere de regulament

Articolul 1 – punctul 6 e (nou)

Regulamentul (UE) 2015/757

Articolul 21 – alineatul 2 – litera k d (nouă)

Textul propus de Comisie

Amendamentul

(6e) La articolul 21 alineatul (2), se adaugă următoarea literă:

„(kd) transportul efectuat;”

Amendamentul 79

Propunere de regulament

Articolul 1 – punctul 6 f (nou)

Regulamentul (UE) 2015/757

Articolul 21 – alineatul 2 – litera k e (nouă)

Textul propus de Comisie

Amendamentul

(6f) La articolul 21 alineatul (2), se adaugă următoarea literă:

„(ke) numele proprietarului navei;”

Amendamentul 80

Propunere de regulament

Articolul 1 – punctul 6 g (nou)

Regulamentul (UE) 2015/757

Articolul 21 – alineatul 2 – litera k f (nouă)

Textul propus de Comisie

Amendamentul

(6g) La articolul 21 alineatul (2), se adaugă următoarea literă:

„(kf) marfa transportată.”

Amendamentul 53

Propunere de regulament

Articolul 1 – punctul 6 h (nou)

Regulamentul (UE) 2015/757

Articolul 21 – alineatul 6 a (nou)

Textul propus de Comisie

Amendamentul

(6h) La articolul 21, se adaugă următorul alineat:

„6a. În conformitate cu programul său de lucru pentru perioada 2020-2022, EMSA efectuează o verificare statistică suplimentară a datelor transmise în temeiul articolului 11 alineatul (1), pentru a asigura coerența datelor furnizate.”

Amendamentul 54

Propunere de regulament

Articolul 1 – punctul 6 i (nou)

Regulamentul (UE) 2015/757

Articolul 21 a (nou)

Textul propus de Comisie

Amendamentul

(6i) Se introduce următorul articol:

„Articolul 21a

Etichetarea privind performanța de mediu a navelor

1. Pentru a stimula reducerea emisiilor și a spori transparența informațiilor, Comisia instituie un sistem global de etichetare al Uniunii privind performanța de mediu a navelor, care se aplică navelor care intră sub incidența prezentului regulament.

2. Până la 1 iulie 2021, Comisia adoptă acte delegate în conformitate cu articolul 23 pentru a completa prezentul regulament prin stabilirea unor dispoziții detaliate privind funcționarea sistemului de etichetare al Uniunii pentru performanța de mediu a navelor, precum și a standardelor tehnice care constituie temeiul acesteia.”

Amendamentul 55

Propunere de regulament

Articolul 1 – punctul 6 j (nou)

Regulamentul (UE) 2015/757

Articolul 22 – alineatul 3

Textul propus de Comisie

Amendamentul

(6j) La articolul 22, alineatul (3) se elimină;

Amendamentul 56

Propunere de regulament

Articolul 1 – punctul 6 k (nou)

Regulamentul (UE) 2015/757

Articolul 22 a (nou)

Textul propus de Comisie

Amendamentul

(6k) Se introduce următorul articol:

Reexaminare

1. Până la 31 decembrie 2022, Comisia reexaminează funcționarea prezentului regulament, luând în considerare experiența dobândită în punerea sa în aplicare, precum și alte evoluții relevante care vizează reducerea emisiilor de gaze cu efect de seră generate de transportul maritim și îndeplinirea angajamentelor asumate de Uniune în temeiul Acordului de la Paris. În cadrul reexaminării, Comisia propune cerințe suplimentare de reducere a emisiilor de gaze cu efect de seră, altele decât CO₂, precum și de reducere a poluanților atmosferici și a deversării apelor reziduale de pe nave, inclusiv de la scrubere, în apele deschise. Reexaminarea ia în considerare, de asemenea, extinderea domeniului de aplicare a prezentului regulament pentru a include navele cu un tonaj brut cuprins între 400 și 5000. Reexaminarea este însoțită, dacă este cazul, de o propunere legislativă de modificare a prezentului regulament.

2. Ca parte a viitoarei reexaminări a Directivei 2014/94/UE a Parlamentului European și a Consiliului* și a Regulamentului (UE) nr. 1315/2013 al Parlamentului European și al Consiliului**, Comisia face, de asemenea, o propunere de stabilire a unor obiective obligatorii pentru statele membre, pentru a se asigura că există o ofertă adecvată de energie electrică furnizată din rețeaua terestră în porturile maritime și interioare.

* Directiva 2014/94/UE a Parlamentului European și a Consiliului din 22 octombrie 2014 privind instalarea infrastructurii pentru combustibili alternativi (JO L 307, 28.10.2014, p. 1).

** Regulamentul (UE) nr. 1315/2013 al Parlamentului European și al Consiliului din 11 decembrie 2013 privind orientările

Amendamentul 57

Propunere de regulament

Articolul 1 – punctul 6 l (nou)

Regulamentul (UE) 2015/757

Articolul 23 – alineatul 2

Textul în vigoare

2. Competența de a adopta acte delegate menționată la articolul 5 alineatul (2), la articolul 15 alineatul (5) și la articolul 16 alineatul (3) se conferă Comisiei pe o perioadă de cinci ani de la 1 iulie 2015. Comisia prezintă un raport privind delegarea de competențe cel târziu cu nouă luni înainte de încheierea perioadei de cinci ani. Delegarea de competențe se prelungește tacit cu perioade de timp identice, cu excepția cazului în care Parlamentul European sau Consiliul se opun prelungirii respective cel târziu cu trei luni înainte de încheierea fiecărei perioade.

Amendamentul

(6l) La articolul 23, alineatul (2) se înlocuiește cu următorul text:

„2. Competența de a adopta acte delegate menționată la articolul 5 alineatul (2), **la articolul 5 alineatul (2a), la articolul 12a alineatul (3)**, la articolul 15 alineatul (5) și la articolul 16 alineatul (3) se conferă Comisiei pe o perioadă de cinci ani de la 1 iulie 2015. Comisia prezintă un raport privind delegarea de competențe cel târziu cu nouă luni înainte de încheierea perioadei de cinci ani. Delegarea de competențe se prelungește tacit cu perioade de timp identice, cu excepția cazului în care Parlamentul European sau Consiliul se opun prelungirii respective cel târziu cu trei luni înainte de încheierea fiecărei perioade.”

Amendamentul 58

Propunere de regulament

Articolul 1 – punctul 6 m (nou)

Regulamentul (UE) 2015/757

Articolul 23 – alineatul 3

3. Delegarea de competențe menționată la articolul 5 alineatul (2), **la** articolul 15 alineatul (5) și la articolul 16 alineatul (3) poate fi revocată oricând de Parlamentul European sau de Consiliu. O decizie de revocare pune capăt delegării de competențe specificate în respectiva decizie. Decizia produce efecte din ziua următoare datei publicării în Jurnalul Oficial al Uniunii Europene sau de la o dată ulterioară menționată în decizie. Decizia nu aduce atingere valabilității actelor delegate aflate deja în vigoare.

(6m) La articolul 23, alineatul (3) se înlocuiește cu următorul text:

„3. Delegarea de competențe menționată la articolul 5 alineatul (2), **articolul 5 alineatul (2a), articolul 12a alineatul (3),** articolul 15 alineatul (5) și la articolul 16 alineatul (3) poate fi revocată oricând de Parlamentul European sau de Consiliu. O decizie de revocare pune capăt delegării de competențe specificate în respectiva decizie. Decizia produce efecte din ziua următoare datei publicării în Jurnalul Oficial al Uniunii Europene sau de la o dată ulterioară menționată în decizie. Decizia nu aduce atingere valabilității actelor delegate aflate deja în vigoare.”

Amendamentul 59

Propunere de regulament

Articolul 1 – punctul 6 n

Regulamentul (UE) 2015/757

Articolul 23 – alineatul 5

5. Un act delegat adoptat în temeiul articolului 5 alineatul (2), al articolului 15 alineatul (5) și al articolului 16 alineatul (3) intră în vigoare numai în cazul în care nici Parlamentul European, nici Consiliul nu au formulat obiecțiuni în termen de două luni de la notificarea acestuia către Parlamentul European și Consiliu sau în cazul în care, înaintea expirării termenului respectiv, Parlamentul European și Consiliul au informat Comisia că nu vor formula obiecțiuni. Această perioadă se prelungește cu două luni la inițiativa Parlamentului

(6n) La articolul 23, alineatul (5) se înlocuiește cu următorul text:

„5. Un act delegat adoptat în temeiul articolului 5 alineatul (2), **al articolului 5 alineatul (2a), al articolului 12a alineatul (3),** al articolului 15 alineatul (5) și al articolului 16 alineatul (3) intră în vigoare numai în cazul în care nici Parlamentul European, nici Consiliul nu au formulat obiecțiuni în termen de două luni de la notificarea acestuia către Parlamentul European și Consiliu sau în cazul în care, înaintea expirării termenului respectiv, Parlamentul European și Consiliul au informat Comisia că nu vor formula

European sau a Consiliului.

obiecțiuni. Această perioadă se prelungește cu două luni la inițiativa Parlamentului European sau a Consiliului.”

Amendamentul 60

Propunere de regulament

Articolul 1 a (nou)

Directiva 2003/87/CE

Capitolul II a (nou)

Textul propus de Comisie

Amendamentul

Articolul 1a

Modificări ale Directivei 2003/87/CE

Directiva 2003/87/CE se modifică după cum urmează:

1. Se introduce următorul capitol:

„CAPITOLUL IIa

TRANSPORTUL MARITIM

Articolul 3ga

Domeniul de aplicare

Dispozițiile prezentului capitol se aplică de la 1 ianuarie 2022 emiterii și alocării certificatelor aferente emisiilor de gaze cu efect de seră provenite de la navele care sosesc în porturi, care se află în porturi sau pleacă din porturi aflate sub jurisdicția unui stat membru care intră sub incidența Regulamentului (UE) 2015/757 al Parlamentului European și al Consiliului*. În caz de schimbare a societății în conformitate cu articolul 11 alineatul (2) din Regulamentul (UE) 2015/757, noua societate are doar obligația să achiziționeze certificate aferente emisiilor

de gaze cu efect de seră legate de perioada în care activitățile navei au fost desfășurate sub responsabilitatea sa.

Articolul 3gb

Cantitatea totală și metoda de alocare a certificatelor pentru transportul maritim

1. Până la 31 decembrie 2020, Comisia actualizează evaluarea de impact realizată în 2013 și care însoțește propunerea Comisiei de Regulament (UE) nr. 525/2013 al Parlamentului European și al Consiliului și adoptă acte delegate în conformitate cu articolul 23 pentru a completa prezenta directivă, stabilind cantitatea totală de certificate pentru transportul maritim în concordanță cu alte sectoare și metoda de alocare a certificatelor pentru transportul maritim prin licitație, precum și stabilind dispozițiile speciale cu privire la statul membru de administrare. Actele delegate se bazează pe cele mai bune date disponibile și pe o evaluare a impactului diferitelor opțiuni, inclusiv impactul asupra emisiilor, precum și impactul economic.

2. Articolele 12 și 16 se aplică certificatelor de emisii acordate pentru transportul maritim în același mod în care se aplică certificatelor de emisii legate de alte activități.

3. Cel puțin 50 % din veniturile provenite din licitarea certificatelor menționată la alineatul (1) din prezentul articol se utilizează prin intermediul fondului înființat în temeiul articolului 3gc.

4. Veniturile provenite din licitarea certificatelor care nu sunt utilizate prin intermediul fondului definit la articolul 3gc și care sunt alocate statelor membre sunt utilizate în conformitate cu obiectivele prezentei directive, în special pentru a combate schimbările climatice în Uniune și în statele terțe, pentru a proteja și a reface ecosistemele marine afectate de încălzirea globală și pentru a sprijini o tranziție justă în statele membre, sprijinind redistribuirea, recalificarea și perfecționarea lucrătorilor,

educația, inițiativele de căutare a unui loc de muncă și start-up-urile, în dialog cu partenerii sociali. Toate informațiile cu privire la utilizarea acestor venituri sunt făcute publice.

5. Comisia monitorizează punerea în aplicare a prezentului capitol și posibilele tendințe în ceea ce privește societățile care doresc să evite respectarea cerințelor prezentei directive. Dacă este cazul, Comisia propune măsuri de prevenire a unei astfel de evitări.

Articolul 3gc

Fondul pentru oceane

1. Fondul pentru oceane („Fondul”) se instituie pentru perioada 2022-2030 cu scopul de a îmbunătăți eficiența energetică a navelor și a sprijini investițiile în tehnologii și infrastructuri inovatoare pentru decarbonizarea sectorului transportului maritim, inclusiv în transportul maritim pe distanțe scurte și în porturi, și introducerea unor combustibili alternativi durabili, cum ar fi hidrogenul și amoniacul produse din surse regenerabile, și a tehnologiilor de propulsie cu emisii zero, inclusiv tehnologii eoliene. 20 % din veniturile fondului sunt utilizate pentru a contribui la protejarea, refacerea și o mai bună gestionare a ecosistemelor marine afectate de încălzirea globală, cum ar fi zonele marine protejate, precum și la promovarea economiei albastre orizontale și sustenabile, cum ar fi energia din surse marine regenerabile. Toate investițiile sprijinite de fond sunt făcute publice și sunt în concordanță cu obiectivele prezentei directive.

2. Prin derogare de la articolul 12 din prezenta directivă, întreprinderile de transport maritim pot cotiza anual la fond, în funcție de cantitatea totală de emisii raportată pentru anul calendaristic precedent, în conformitate cu Regulamentul (UE) 2015/757, pentru a limita sarcina administrativă pentru întreprinderile din domeniul maritim, inclusiv întreprinderile mici și mijlocii și

întreprinderile care nu sunt active în mod frecvent în domeniul de aplicare al prezentei directive. Fondul cedează certificatele, în mod colectiv, în numele întreprinderilor de transport maritim care sunt membre ale fondului. Cotizația membrilor pe tonă de emisii se stabilește de către fond până la data de 28 februarie a fiecărui an, dar este cel puțin egală cu cel mai mare preț înregistrat de închidere a pieței primare sau secundare al certificatelor din anul precedent.

3. Fondul achiziționează certificate egale cu cantitatea totală colectivă a contribuțiilor menționate la alineatul (2) din prezentul articol în cursul anului calendaristic precedent și le cedează în registrul instituit în temeiul articolului 19 din prezenta directivă, până la data de 30 aprilie a fiecărui an, pentru anularea ulterioară. Toate informațiile cu privire la contribuții sunt puse la dispoziția publicului.

4. Fondul este gestionat la nivel central printr-un organism al Uniunii a cărui structură de guvernare este similară cu guvernarea fondului prevăzută la articolul 10a alineatul (8) din prezenta directivă. Structura sa de guvernare și procesul decizional sunt transparente și incluzive, în special în ceea ce privește stabilirea domeniilor prioritare, a criteriilor și a procedurilor de alocare a granturilor. Părțile interesate relevante au un rol consultativ corespunzător. Toate informațiile privind investițiile și toate celelalte informații relevante privind funcționarea fondului sunt puse la dispoziția publicului.

5. Comisia colaborează cu țări terțe cu privire la modalitățile în care și acestea pot utiliza fondul.

6. Comisia este împuternicită să adopte acte delegate în conformitate cu articolul 23 pentru a completa prezenta directivă în ceea ce privește punerea în aplicare a prezentului articol.

Articolul 3gd

*Raportarea și reexaminarea de către
Comisie a punerii în aplicare a măsurilor
de atenuare a schimbărilor climatice în
cadrul Organizației Maritime
Internaționale*

1. În termen de 12 luni de la adoptarea de către OMI a măsurilor globale bazate pe piață de reducere a emisiilor de GES provenite de la transportul maritim și înainte ca aceste măsuri să intre în vigoare, Comisia prezintă Parlamentului European și Consiliului un raport în care examinează ambiția și integritatea ecologică generală a acestor măsuri, inclusiv nivelul lor general de ambiție în ceea ce privește obiectivele din cadrul Acordului de la Paris și obiectivul de reducere a emisiilor de GES la nivelul întregii economii a Uniunii până în 2030 și obiectivul privind neutralitatea climatică, astfel cum este definit în Regulamentul (UE) .../... [Legea europeană a climei]. Acest raport ia în considerare în mod special nivelul de participare la aceste măsuri globale, forța executorie a acestora, transparența, sancțiunile pentru neconformitate, procedurile de consultare a opiniei publice, utilizarea creditelor de compensare, monitorizarea, raportarea și verificarea emisiilor, registrele, responsabilitatea, precum și normele privind utilizarea de biocarburanți.

2. După caz, Comisia anexează la raportul menționat la alineatul (1) o propunere legislativă adresată Parlamentului European și Consiliului privind modificarea prezentei directive într-un mod coerent cu scopul de a menține integritatea de mediu și eficacitatea acțiunii Uniunii în domeniul climei, în special obiectivul de reducere a emisiilor de gaze cu efect de seră la nivelul întregii economii a Uniunii până în 2030 și obiectivul privind neutralitatea climatică, astfel cum este definit în Regulamentul (UE) .../... [Legea europeană a climei].

** Regulamentul (UE) 2015/757 al Parlamentului European și al Consiliului din 29 aprilie 2015 privind monitorizarea, raportarea și verificarea emisiilor de dioxid de carbon generate de transportul maritim și de modificare a Directivei 2009/16/CE (JO L 123, 19.5.2015, p. 55).*

*** Regulamentul (UE) nr. 525/2013 al Parlamentului European și al Consiliului din 21 mai 2013 privind un mecanism de monitorizare și de raportare a emisiilor de gaze cu efect de seră, precum și de raportare, la nivel național și al Uniunii, a altor informații relevante pentru schimbările climatice și de abrogare a Deciziei nr. 280/2004/CE (JO L 165, 18.6.2013, p. 13)."*
