



COMISIA
EUROPEANĂ

Bruxelles, 28.6.2013
COM(2013) 480 final

2013/0224 (COD)

Propunere de

REGULAMENT AL PARLAMENTULUI EUROPEAN ȘI AL CONSILIULUI

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

(Text cu relevanță pentru SEE)

{SWD(2013) 236 final}
{SWD(2013) 237 final}

EXPUNERE DE MOTIVE

1. CONTEXTUL PROPUNERII

Necesitatea luării de măsuri în ceea ce privește schimbările climatice și emisiile de gaze cu efect de seră generate de nave

În decembrie 2010, părțile la Convenția-cadru a Națiunilor Unite asupra schimbărilor climatice (CCONUSC) au recunoscut că încălzirea globală nu trebuie să depășească temperaturile înregistrate înaintea revoluției industriale cu mai mult de 2 °C¹. Acest lucru este vital pentru limitarea consecințelor negative ale activităților umane asupra sistemului climatic. Pentru îndeplinirea acestui obiectiv pe termen lung este necesară reducerea până în 2050 a emisiilor de gaze cu efect de seră la nivel mondial cu cel puțin 50 % sub nivelurile din 1990².

Țările dezvoltate ar trebui să își reducă emisiile cu 80-95 % până în 2050, față de nivelurile din 1990³. Pe termen mediu, UE s-a angajat să își reducă, până în 2020, emisiile de gaze cu efect de seră cu 20 % sub nivelurile din 1990 (cu 30 % în cazul în care condițiile sunt favorabile). Acest angajament este inclus într-unul dintre cele cinci obiective centrale ale UE din cadrul *Strategiei Europa 2020*⁴. Mai mult, Consiliul European și Parlamentul European au convenit că toate sectoarele economiei ar trebui să contribuie la reducerea emisiilor⁵. Potrivit Cărții albe privind transporturile publicate de Comisie în 2011⁶, pentru a se contribui la îndeplinirea obiectivelor Strategiei Europa 2020, emisiile de CO₂ din UE generate de transportul maritim ar trebui reduse până în 2050 cu 40 % (sau 50 %, dacă este fezabil) față de nivelurile din 2005.

Potrivit estimărilor, totalul emisiilor de CO₂ legate de activitățile europene de transport maritim (inclusiv rutele din interiorul UE și călătoriile înspre și dinspre UE) în 2010 a fost de aproximativ 180 Mt CO₂. În pofida introducerii în 2011 a unor standarde minime în materie de eficiență energetică pentru anumite categorii de nave noi („Indicele eficienței energetice de proiectare”, EEDI) de către Organizația Maritimă Internațională (OMI)⁷, se preconizează ca emisiile vor crește. Principalul factor este creșterea (preconizată în continuare) a cererii în domeniul transportului maritim declanșată de creșterea comerțului mondial.

Această creștere a emisiilor este preconizată în pofida faptului că sunt disponibile măsuri operaționale și că există tehnologii de reducere cu până la 75 % a consumului de energie și a emisiilor de CO₂ specifice ale navelor (conform cifrelor OMI). Aceste măsuri pot fi considerate în mare parte eficiente din punctul de vedere al costurilor, deoarece costurile reduse ale combustibililor asigură amortizarea oricăror costuri operaționale sau investiționale. Această contradicție poate fi explicată prin existența pe piață a unor bariere care îngreunează adoptarea acestor tehnologii și măsuri operaționale, precum lipsa unor informații fiabile referitoare la eficiența navelor în ceea ce privește combustibilii sau la eficiența tehnologiilor de modernizare a navelor, lipsa accesului la finanțare pentru investițiile în eficiența navelor și motivațiile divergente generate de faptul că proprietarii navelor nu ar beneficia de investițiile lor în eficiența navelor, deoarece operatorii sunt cei care plătesc pentru combustibili.

¹ Decizia 1/CP.16 a Conferinței părților la CCONUSC („Acordurile de la Cancun”).

² Pe baza celui de-al patrulea raport de evaluare al Grupului interguvernamental privind schimbările climatice (IPCC).

³ Concluziile Consiliului European din 29-30.10.2009 și Rezoluția Parlamentului European din 4.2.2009 [2008/215 (INI)].

⁴ COM(2010) 2020 final.

⁵ Directiva 2003/87/CE și Decizia 406/2009/CE.

⁶ COM(2011) 144 final.

⁷ Revizuirea anexei VI la MARPOL

Mandat pentru luarea de măsuri la nivelul UE

Creșterea preconizată a emisiilor de CO₂ generate de transportul maritim nu este în concordanță cu obiectivele UE, ducând la impacturi negative asupra schimbărilor climatice. Mai mult decât atât, la nivelul UE, transportul maritim internațional rămâne singurul mod de transport care nu este cuprins în angajamentul UE de reducere a emisiilor de gaze cu efect de seră, care solicită tuturor celorlalte sectoare să depună eforturi suplimentare în acest sens.

Consiliul și Parlamentul au reamintit un angajament asumat anterior de a lua măsuri în cadrul pachetului energie/climă adoptat la 23 aprilie 2009: „În cazul în care, până la 31 decembrie 2011, nu este aprobat de către statele membre în cadrul Organizației Maritime Internaționale sau de către Comunitate în cadrul CCONUSC nici un acord internațional care să includă emisiile provenite din transportul maritim internațional printre obiectivele de reducere, Comisia ar trebui să înainteze o propunere care să intre în vigoare până în 2013 și care să includă aceste emisii în cadrul angajamentului Comunității de reducere a emisiilor. O asemenea propunere ar trebui să reducă orice impact negativ asupra competitivității Comunității, luând în considerare eventualele beneficii pentru mediu.”⁸

Termenul indicat a trecut fără ca la nivel internațional să fi fost luate măsuri suficiente, având în vedere că EEDI, în pofida utilității sale, nu poate duce, în mod izolat, la reduceri absolute ale emisiilor în comparație cu anii de referință, dacă traficul crește conform previziunilor. Prin urmare, Comisia a inițiat activități pregătitoare pentru a aborda problema emisiilor de gaze cu efect de seră generate de transportul maritim internațional.

Necesitatea unei abordări etapizate pentru reducerea emisiilor de gaze cu efect de seră generate de transportul maritim

Cantitatea exactă a emisiilor de CO₂ și alte gaze cu efect de seră generate de transportul maritim legat de UE nu este cunoscută în prezent din cauza faptului că aceste emisii nu sunt monitorizate și raportate. Evaluarea impactului și consultarea părților interesate (a se vedea secțiunea 2) au dus la concluzia că un sistem robust de monitorizare, raportare și verificare (MRV) a emisiilor de gaze cu efect de seră generate de transportul maritim este o condiție pentru orice măsură bazată pe piață sau orice standard de eficiență, indiferent dacă este aplicat la nivelul UE sau la nivel mondial.

În plus, un sistem MRV robust ar trebui să contribuie la înlăturarea barierelor de pe piață, mai ales a celor legate de lipsa informațiilor privind eficiența navelor. Pe baza rezultatelor evaluării impactului, se preconizează că, prin introducerea MRV, s-ar putea realiza reduceri ale emisiilor de gaze cu efect de seră de până la 2 % în comparație cu scenariul *statu quo* și o reducere cu până la 1,2 miliarde EUR a costurilor nete agregate până în 2030.

Dacă MRV este introdus ca un prim pas, se poate dedica mai mult timp discuției și luării de decizii privind obiectivele de reducere a emisiilor, măsurile bazate pe piață și standardele de eficiență menite să permită realizarea acestor reduceri pentru un cost minim. Acest lucru este deosebit de relevant pentru discuțiile la nivel mondial în cadrul OMI.

Data fiind preferința clară a Comisiei pentru măsuri luate la nivel mondial, sistemul MRV al UE ar trebui să servească drept exemplu pentru punerea în aplicare a unui sistem MRV la nivel global, cu scopul accelerării discuțiilor internaționale. În acest context, se vor prezenta propuneri relevante către OMI la momentul oportun. După luarea deciziei referitoare la un sistem global, regulamentul propus ar trebui modificat în vederea armonizării sistemului MRV al UE cu sistemul de la nivel mondial.

⁸

Considerentul (2) din Decizia nr. 406/2009/CE și considerentul (3) din Directiva nr. 2009/29/CE.

2. REZULTATELE CONSULTĂRILOR CU PĂRȚILE INTERESATE ȘI ALE EVALUĂRILOR IMPACTULUI

Consultarea părților interesate

În vederea revizuirii opțiunilor de politică menționate în cel de-al doilea studiu OMI privind gazele cu efect de seră din 2009⁹ și în studiul CE Delft din 2009¹⁰, a fost instituit un grup de lucru (WG6) în cadrul Programului european privind schimbările climatice II (ECCP). Acest grup a permis, de asemenea, desfășurarea unor consultări tehnice oficiale cu părțile interesate și a oferit sprijin consultanților externi, de exemplu prin reducerea numărului opțiunilor de politică. În 2011 au fost organizate trei reuniuni de câte două zile cu peste 100 de participanți din cadrul administrațiilor naționale, al asociațiilor din sectorul transportului maritim din UE și internaționale și al altor asociații și ONG-uri. Procesele-verbale, documentul de referință și prezentarea acestor reuniuni sunt disponibile, pentru informarea publicului, pe site-ul internet al Comisiei¹¹.

În plus, Comisia a instituit o platformă la nivel înalt, reunind experți de nivel înalt din sectorul transportului maritim, pentru a permite o discuție strategică direct cu vicepreședintele Kallas și comisarul Hedegaard. Aceste reuniuni au avut loc la 3 februarie 2011, 28 iunie 2011 și 7 noiembrie 2011.

Între 19 ianuarie și 12 aprilie 2012, deci timp de 12 săptămâni, s-a desfășurat o consultare publică online. Lansarea acestei consultări publice a fost anunțată printr-un comunicat de presă. Consultarea publică s-a desfășurat în conformitate cu „Principiile generale și standardele minime pentru consultarea părților interesate de către Comisie”.

Consultarea confirmă că un acord la nivel mondial în cadrul OMI este perceput ca fiind cea mai bună opțiune pe termen lung pentru reducerea emisiilor de gaze cu efect de seră în sectorul transportului maritim. În eventualitatea luării unei măsuri la nivel european, există un consens general asupra faptului că ar trebui să existe condiții de concurență echitabile pentru toate navele care utilizează porturile europene. De asemenea, mulți consideră că orice măsură bazată pe piață sau orice standard de eficiență trebuie să fie însoțită de o monitorizare transparentă și robustă a emisiilor. Această monitorizare ar trebui instituită în scopul evitării sarcinilor administrative inutile și al garantării unor rezultate precise în rapoarte. Rezultate suplimentare ale consultării sunt publicate pe site-ul internet al Comisiei¹².

În sfârșit, la 5 decembrie 2012 a avut loc o altă reuniune cu părțile interesate la care au participat 120 de reprezentanți ai industriei, ai ONG-urilor, ai statelor membre și ai țărilor terțe și care s-a concentrat asupra elaborării unui sistem MRV pentru UE. Această reuniune a confirmat că este necesar un sistem MRV, deoarece în prezent nu sunt disponibile date fiabile privind emisiile de CO₂. În sectorul transportului maritim există deja câteva inițiative pentru monitorizarea și raportarea consumului de combustibili, a emisiilor de CO₂ și a eficienței energetice. În cea mai mare parte, participanții au fost de acord că, pentru a se reduce sarcina administrativă, sistemul MRV ar trebui să se bazeze pe informațiile solicitate de convențiile internaționale și disponibile deja la bordul navelor. Prezentările și concluziile sunt publicate pe site-ul internet al Comisiei¹³.

Evaluarea impactului

⁹ Cel de-al doilea studiu OMI privind gazele cu efect de seră, 2009.

¹⁰ CE Delft, 2009 (http://ec.europa.eu/clima/policies/transport/shipping/docs/ghg_ships_report_en.pdf).

¹¹ http://ec.europa.eu/clima/policies/transport/shipping/index_en.htm

¹² http://ec.europa.eu/clima/consultations/0014/index_en.htm

¹³ http://ec.europa.eu/clima/events/0064/index_en.htm

Evaluarea impactului analizează și compară mai multe opțiuni de politică pentru măsurile bazate pe piață și o opțiune bazată exclusiv pe MRV. Principalele constatări sunt următoarele:

- barierele de piață esențiale care stau în calea implementării unor măsuri de reducere eficiente din punctul de vedere al costurilor sunt:
 - (i) lipsa informațiilor fiabile privind eficiența navelor în ceea ce privește combustibilii sau eficiența tehnologiilor de modernizare a navelor,
 - (ii) lipsa accesului la finanțare pentru investițiile în eficiența navelor,
 - (iii) motivațiile divergente generate de faptul că proprietarii navelor nu ar beneficia de investițiile lor în eficiența navelor, deoarece, dată fiind structura operațiunilor navale, adesea operatorii sunt cei care plătesc pentru combustibili.

Înlăturarea acestor bariere de pe piață va fi cheia succesului oricărei măsuri.

- Există un potențial semnificativ de reducere a emisiilor generate de transportul maritim, potențial care se poate materializa printr-o serie de măsuri tehnice și operaționale care vizează mai ales îmbunătățirea eficienței energetice a navelor. Economii legate de costurile combustibililor obținute cu ajutorul majorității acestor măsuri tehnice sau operaționale depășesc costurile preconizate.
- Toate opțiunile de politică analizate oferă beneficii nete în ceea ce privește mediul (reducerea emisiilor de CO₂ și a altor emisii), economia (economii nete în materie de costuri pentru sectorul transportului maritim) și impacturile sociale (mai puține probleme de sănătate, datorită nivelurilor mai reduse ale SO_x și ale emisiilor de particule, crearea de locuri de muncă).
- Două tipuri de fonduri de compensare – un fond bazat pe contribuții, cu un preț fix al carbonului, și un fond bazat pe obiective, cu un obiectiv de reducere stabilit și cu fixarea indirectă a prețurilor – și un sistem de comercializare a certificatelor de emisii (ETS) în sectorul transportului maritim ar putea oferi cele mai multe beneficii în ceea ce privește reducerea emisiilor și a costurilor.

Se preconizează că aceste măsuri vor fi cea mai bună abordare pentru înlăturarea barierelor de pe piață și vor duce până în 2030 la reduceri ale emisiilor cu aproximativ 10 % față de 2005. Economii nete în materie de costuri în sectorul transportului maritim ar putea fi substanțiale dacă ar putea fi înlăturate complet barierele de pe piață (și ar putea fi de până la 12 miliarde EUR în 2030 și, în medie, de până la 5 miliarde EUR pe an). În special, în acest sector există un potențial substanțial de economisire prin implementarea tehnologiilor existente legate de eficiența combustibililor, la costuri negative, iar acest potențial, îmbinat cu măsurile operaționale, va reduce și mai mult emisiile de CO₂.

- Opțiunea bazată exclusiv pe MRV ar duce la reduceri mai limitate ale emisiilor, estimate a fi de până la 2 % în 2030 (în comparație cu nivelul de referință), determinând reduceri ale costurilor de până la aproximativ 1,2 miliarde EUR în 2030 (în medie, aproximativ 900 milioane EUR pe an). Se vizează astfel înlăturarea barierelor de pe piață legate de lipsa informațiilor, grație generării de informații privind consumul de combustibili, și crește nivelul de conștientizare la nivelul conducerii în privința potențialului de reducere a costurilor legate de combustibili. Costurile implementării sunt estimate la aproximativ 26 de milioane EUR pe an [când din domeniul de aplicare sunt excluse navele de sub 5 000 de tone (GT)]. Per ansamblu, raportul cost-beneficiu relativ al acestei opțiuni este foarte ridicat.

Rezultatele complete sunt prezentate în evaluarea impactului care însoțește propunerea.

Rezumatul acțiunii propuse

Principalul obiectiv al prezentului regulament este instituirea unui sistem MRV european pentru emisiile de CO₂ generate de nave, ca primă fază a unei abordări etapizate care vizează reducerea acestor emisii. În vederea reducerii costurilor administrative aferente, cu garantarea în același timp a obținerii unor rezultate robuste, cerințele propuse pentru sistemul MRV sunt simple și deloc împovărătoare. Prin urmare, abordarea este concepută în așa fel încât să utilizeze cât se poate de mult datele deja existente la bordul navelor.

Așadar, caracteristicile operaționale ale sistemului MRV propus ar fi următoarele:

- concentrare asupra CO₂, gazul cu efect de seră emis în mod predominant de nave, și asupra altor informații relevante pentru climă, precum cele referitoare la eficiență, scopul fiind abordarea barierelor de pe piață în sensul adoptării unor măsuri de atenuare eficiente din punctul de vedere al costurilor și adaptarea MRV în funcție discuțiile din cadrul OMI privind standardele de eficiență pentru navele existente;
- calcularea emisiilor de CO₂ anuale, pe baza consumului de combustibili și a tipurilor de combustibili, precum și pe baza eficienței energetice, utilizând datele disponibile în jurnalele de bord, în rapoartele zilnice („noon reports”) și în documentele privind operațiunea de buncheraj (BDN – bunker delivery notes);
- utilizarea structurilor și organismelor existente în sectorul maritim, în special a organizațiilor recunoscute, în scopul verificării rapoartelor de emisii și al eliberării de documente de conformitate;
- [excluderea micilor poluatori (a navelor de sub 5 000 de tone (GT)], care reprezintă aproximativ 40 % din flotă, dar numai 10 % din emisii.

În principiu, sistemul MRV ar putea viza și emisiile de alte gaze cu efect de seră, factorii cu efect nociv asupra climei și poluanți atmosferici precum SO_x și NO_x. O astfel de abordare integrată ar putea furniza o gamă amplă de informații relevante despre mediu, utilizând totodată efectele sinergice în beneficiul sectorului de transport maritim și al autorităților publice. Totuși, abordarea MRV propusă, deloc împovărătoare, bazată pe documente și echipamente existente la bordul navelor, nu ar putea fi utilizată pentru măsurarea altor emisii decât cele de CO₂. Mai mult, echipamentele de măsurare necesare pentru alte emisii decât cele de CO₂ nu pot fi considerate suficient de fiabile și disponibile pe piață pentru a fi utilizate pe mare. Prin urmare, în etapa de față, sistemul MRV propus ar trebui aplicat doar emisiilor de CO₂. Este oportună revizuirea acestui domeniu de aplicare într-o etapă ulterioară.

În ceea ce privește extinderea geografică a monitorizării, în principiu vor fi vizate următoarele rute, într-o manieră nediscriminatorie, în cazul tuturor navelor, indiferent de pavilion:

- călătoriile din interiorul UE,
- călătoriile de la ultimul port din afara UE până la primul port de escală din UE (nave care sosesc),
- călătoriile de la un port din UE până la următorul port de escală din afara UE (nave care pleacă).

Ciclul de conformitate se va baza pe o abordare standard. Propunerea este de a se utiliza o abordare deloc împovărătoare și de a se atribui un număr limitat de sarcini Comisiei, care va fi asistată de Agenția Europeană pentru Siguranță Maritimă (EMSA). Sarcinile legate de verificarea planurilor de monitorizare, de rapoartele de emisii, de comunicarea cu proprietarii și operatorii navelor și de eliberarea documentelor de conformitate vor fi desfășurate de

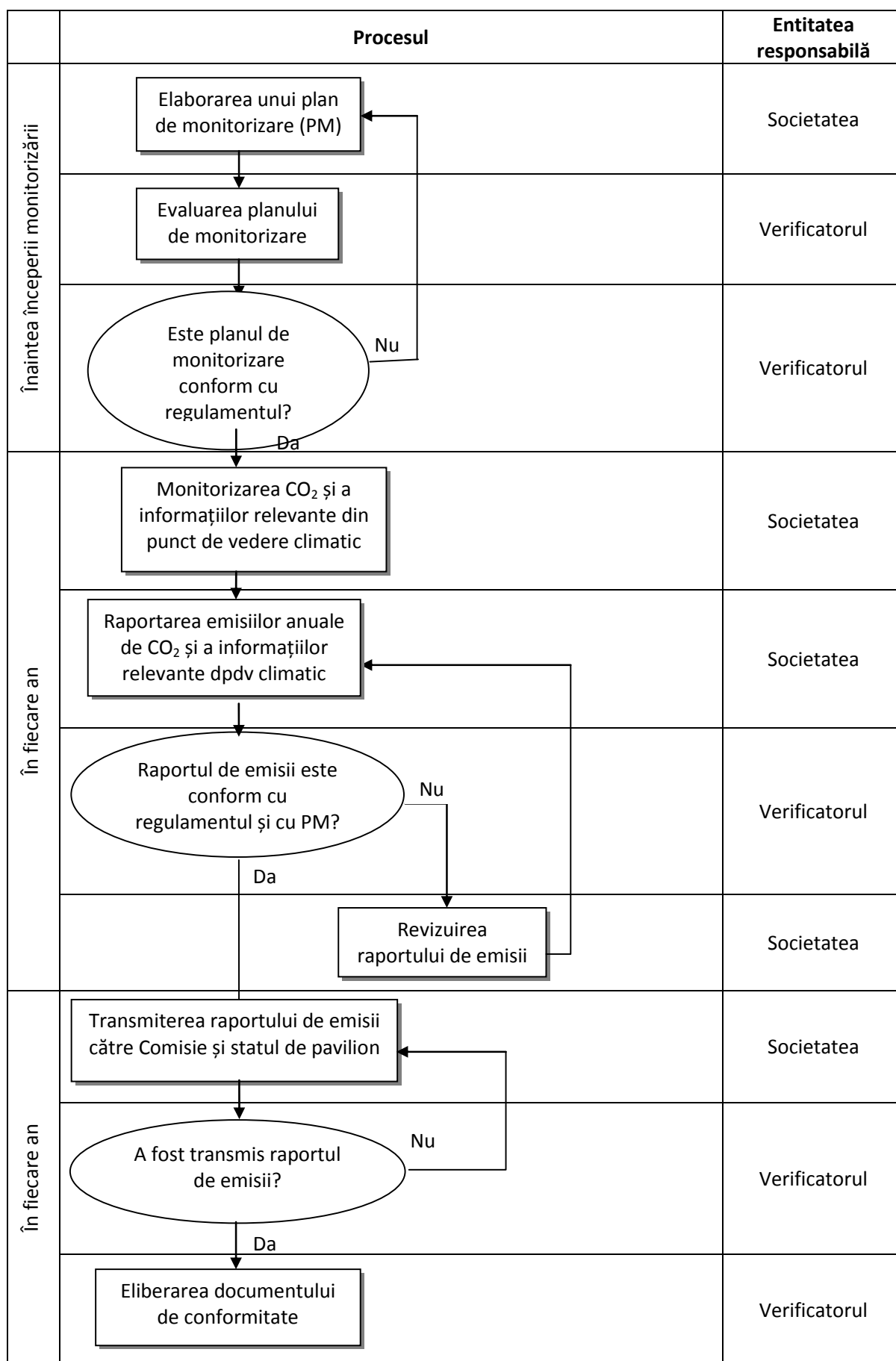
verificatori terți acreditați. Aceste organisme, printre care se pot număra și organisme recunoscute, au deja o experiență bogată și au un rol important în ceea ce privește siguranța maritimă. Îndeplinirea obligațiilor aferente MRV ar fi asigurată de statele membre, mai exact de către autoritățile statelor porturilor, cu utilizarea mecanismelor de control existente ale statului de pavilion și ale statului portului, precum și a datelor publicate de Comisie.

Cu doar câteva ajustări, sistemul MRV propus ar putea fi transformat într-un sistem mondial, deoarece utilizează documente solicitate la nivel internațional și structuri existente, precum autoritățile statului de pavilion și ale statului portului și societățile de clasificare.

Pentru a se facilita implementarea sistemului MRV propus, sunt necesare norme mai specifice pentru verificare și pentru acreditarea verificatorilor. În plus descrierea celor patru metode de monitorizare și determinarea altor informații relevante privind clima, precum indicatorii de eficiență prevăzuți în anexele I și II la regulamentul propus, ar trebui revizuite în lumina dovezilor științifice și în funcție de elaborarea de standarde internaționale. În acest scop, ar trebui să se delege Comisiei competența de a adopta actele delegate corespunzătoare.

Pentru a se simplifica elaborarea planurilor de monitorizare, raportare și verificare a emisiilor și a altor informații relevante din punct de vedere climatic, se utilizează modele electronice. Aceste modele sunt furnizate și adoptate de Comisie prin acte de punere în aplicare.

Etaple procesului MRV sunt ilustrate în figura următoare.



3. ELEMENTELE JURIDICE ALE PROPUNERII

Temei juridic

Temeiul juridic al propunerii legislative este articolul 192 alineatul (1) din TFUE. Propunerea urmărește un obiectiv legitim cuprins în domeniul de aplicare al articolului 191 alineatul (1) din Tratatul privind funcționarea Uniunii Europene, și anume combaterea schimbărilor climatice. Scopul propunerii legislative este garantarea faptului că emisiile de gaze cu efect de seră ale navelor sunt monitorizate și raportate și, prin urmare, îmbunătățirea disponibilității informațiilor pentru luarea de decizii și elaborarea de politici, în contextul angajamentelor Uniunii referitoare la schimbările climatice, precum și oferirea de stimulente pentru eforturile de atenuare. Acest obiectiv nu poate fi atins prin mijloace mai puțin restrictive decât propunerea legislativă.

Principiul subsidiarității

Pentru ca acțiunea Uniunii să fie justificată, trebuie respectat principiul subsidiarității.

(a) Natura transnațională a problemei (criteriul necesității)

Natura transnațională a schimbărilor climatice și a transportului maritim este un element important pentru a decide dacă este necesară o acțiune la nivelul Uniunii. Doar măsurile luate la nivel național nu ar fi suficiente pentru îndeplinirea obiectivelor stabilite în Cartea albă privind transporturile. Prin urmare, este necesar ca Uniunea să creeze un cadru care să permită îndeplinirea cerințelor internaționale și ale Uniunii, asigurând monitorizarea, raportarea și verificarea armonizate ale emisiilor de gaze cu efect de seră generate de transportul maritim.

(b) Criteriul eficacității (valoare adăugată)

Datorită eficacității lor, acțiunile întreprinse la nivelul Uniunii ar genera beneficii evidente, spre deosebire de acțiunile întreprinse la nivelul statelor membre. Deoarece angajamentele generale referitoare la schimbările climatice sunt asumate la nivelul Uniunii, inclusiv obiectivul privind reducerea emisiilor în sectorul transportului maritim până în 2050 prevăzut de Cartea albă privind transporturile, este eficace ca normele necesare pentru MRV să fie elaborate, de asemenea, la acest nivel. În plus, acest cadru juridic va asigura eficacitatea prin utilizarea unui sistem MRV armonizat pentru călătoriile navelor între porturi ale diferitelor state membre, care reprezintă aproximativ 90 % dintre escalele portuare din statele membre ale UE. Mai mult, printr-o acțiune la nivelul UE s-ar putea evita denaturarea concurenței pe piața internă, asigurându-se constrângeri de mediu egale pentru navele care fac escală în porturile din UE.

Principiul proporționalității

Propunerea respectă principiul proporționalității din următoarele motive:

Nu depășește ceea ce este necesar pentru atingerea obiectivului de colectare a unor date fiabile privind emisiile de gaze cu efect de seră ale navelor. În plus, metodologia pentru MRV prevăzută de regulamentul propus se bazează pe informațiile deja disponibile în prezent la bordul navelor. Nu vor fi necesare echipamente suplimentare.

Proporționalitatea măsurii propuse este asigurată și prin concentrarea asupra emisiilor de CO₂, care constituie aproximativ 98 % din emisiile de gaze cu efect de seră generate de sectorul transportului maritim, și asupra navelor cu un tonaj brut de peste 5 000 de tone (GT). Sunt excluse astfel aproape jumătate dintre cele aproximativ 19 000 de nave de peste 300 de tone

(GT) care au făcut escală în porturile din UE în 2010¹⁴, dar sunt vizate totuși aproximativ 90 % din emisiile totale ale navelor.

4. IMPLICAȚII BUGETARE

Astfel cum se specifică în declarația financiară care însoțește prezentul regulament, acesta va fi pus în aplicare folosind bugetul existent și nu va avea niciun impact asupra cadrului financiar multianual. Sunt preconizate costuri limitate, de aproximativ 0,5 milioane EUR, pentru servicii de dezvoltare informatică în scopul ajustării necesare a unui instrument existent, găzduit și gestionat de EMSA. Implicarea EMSA depinde de respectiva atribuție auxiliară a agenției, care urmează să fie activată și aprobată de consiliul de administrație al EMSA.

5. ELEMENTE OPȚIONALE

Clauza de reexaminare/revizuire

Propunerea include o dispoziție care permite Comisiei să revizuiască acest regulament în contextul evoluțiilor internaționale viitoare, în special în cazul instituirii unui sistem MRV global prin intermediul OMI. În această eventualitate, regulamentul propus ar trebui revizuit și, dacă este oportun, ar trebui modificat în vederea alinierii dispozițiilor privind MRV la sistemul internațional.

¹⁴

IHS Fairplay, 2011

Propunere de

REGULAMENT AL PARLAMENTULUI EUROPEAN ȘI AL CONSILIULUI

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

(Text cu relevanță pentru SEE)

PARLAMENTUL EUROPEAN ȘI CONSILIUL UNIUNII EUROPENE,

având în vedere Tratatul privind funcționarea Uniunii Europene, în special articolul 192 alineatul (1),

având în vedere propunerea Comisiei Europene,

după transmiterea proiectului de act legislativ către parlamentele naționale,

având în vedere avizul Comitetului Economic și Social European¹⁵,

având în vedere avizul Comitetului Regiunilor¹⁶,

hotărând în conformitate cu procedura legislativă ordinară,

întrucât:

- (1) Pachetul energie/climă¹⁷, care solicită tuturor sectoarelor economice, inclusiv transportului maritim internațional, să contribuie la realizarea acestor reduceri de emisii, prevede un mandat clar: „În cazul în care, până la 31 decembrie 2011, nu este aprobat de către statele membre în cadrul Organizației Maritime Internaționale sau de către Comunitate în cadrul CCONUSC nici un acord internațional care să includă emisiile provenite din transportul maritim internațional printre obiectivele de reducere, Comisia ar trebui să înainteze o propunere care să intre în vigoare până în 2013 și care să includă aceste emisii în cadrul angajamentului Comunității de reducere a emisiilor. O asemenea propunere ar trebui să reducă orice impact negativ asupra competitivității Comunității, luând în considerare eventualele beneficii pentru mediu.”
- (2) În iulie 2011, Organizația Maritimă Internațională (OMI) a adoptat măsuri tehnice și operaționale, în special Indicele eficienței energetice de proiectare (EEDI) pentru navele noi și Planul de gestionare a eficienței energetice a navelor (SEEMP), care vor aduce îmbunătățiri în ceea ce privește reducerea creșterii preconizate a emisiilor de gaze cu efect de seră, însă doar aceste măsuri, singure, nu pot duce la reducerile absolute ale emisiilor de gaze cu efect de seră generate de transportul maritim internațional care sunt necesare pentru ca aceste eforturi să contribuie la îndeplinirea obiectivului general de limitare la 2 °C a creșterii temperaturilor la nivel mondial.

¹⁵ JO C , , p. .

¹⁶ JO C , , p. .

¹⁷ Decizia nr. 406/2009/CE și Directiva 2009/29/CE.

- (3) Potrivit datelor furnizate de OMI, consumul de energie și emisiile de CO₂ specifice ale navelor ar putea fi reduse cu până la 75 % prin aplicarea unor măsuri operaționale și prin implementarea unor tehnologii existente, iar măsurile respective pot fi considerate în mare parte eficiente din punctul de vedere al costurilor, deoarece costurile reduse ale combustibililor asigură amortizarea oricăror costuri operaționale sau investiționale.
- (4) Cea mai bună opțiune posibilă pentru reducerea emisiilor de dioxid de carbon generate de transportul maritim la nivelul Uniunii rămâne instituirea unui sistem de monitorizare, raportare și verificare (MRV) a emisiilor de CO₂ bazat pe consumul de combustibili al navelor, ca primă fază a unei abordări etapizate pentru includerea emisiilor generate de transportul maritim în angajamentul Uniunii privind reducerea emisiilor de gaze cu efect de seră.
- (5) Adoptarea de măsuri pentru reducerea emisiilor de gaze cu efect de seră și a consumului de combustibili este îngreunată de existența pe piață a unor bariere precum lipsa unor informații fiabile referitoare la eficiența navelor în ceea ce privește combustibilii sau la eficiența tehnologiilor disponibile de modernizare a navelor, lipsa accesului la finanțare pentru investițiile în eficiența navelor și motivațiile divergente generate de faptul că proprietarii navelor nu ar beneficia de investițiile lor în eficiența navelor când operatorii sunt cei care plătesc pentru combustibili.
- (6) Rezultatele consultării cu părțile interesate și discuțiile cu partenerii internaționali indică faptul că ar trebui aplicată o abordare etapizată pentru includerea emisiilor generate de transportul maritim în angajamentul Uniunii privind reducerea emisiilor de gaze cu efect de seră, prima etapă fiind implementarea unui sistem MRV robust pentru reducerea emisiilor de CO₂ generate de transportul maritim, iar stabilirea unui preț pentru aceste emisii urmând într-o etapă ulterioară. Această abordare facilitează realizarea unor progrese semnificative la nivel internațional în ceea ce privește stabilirea de comun acord a unor obiective de reducere a emisiilor de gaze cu efect de seră și a unor măsuri suplimentare pentru realizarea acestor reduceri la un cost minim.
- (7) Se preconizează că introducerea unui sistem MRV la nivelul Uniunii va duce la reduceri ale emisiilor de până la 2 % în comparație cu scenariul *statu quo* și la reduceri cu până la 1,2 miliarde EUR ale costurilor nete agregate până în 2030, deoarece ar putea contribui la înlăturarea barierelor de pe piață, îndeosebi a celor legate de lipsa informațiilor referitoare la eficiența navelor. Această reducere a costurilor de transport ar trebui să faciliteze comerțul internațional. În plus, un sistem MRV robust este o precondiție pentru orice măsură bazată pe piață sau pentru orice standard de eficiență, indiferent dacă este aplicat la nivelul Uniunii sau la nivel mondial. De asemenea, sistemul furnizează date fiabile pentru stabilirea unor obiective precise de reducere a emisiilor și pentru evaluarea progresului înregistrat în ceea ce privește contribuția transportului maritim la realizarea unei economii cu emisii scăzute de dioxid de carbon.
- (8) Toate călătoriile în interiorul Uniunii, toate călătoriile de la ultimul port din afara Uniunii până la primul port de escală din Uniune și toate călătoriile de la un port din Uniune până la următorul port de escală din afara Uniunii ar trebui considerate relevante în scopul monitorizării. Ar trebui cuprinse, de asemenea, emisiile de CO₂ din porturile Uniunii, inclusiv cele generate când navele se află la dană sau se deplasează în interiorul unui port, în special atunci când sunt disponibile măsuri specifice pentru reducerea sau evitarea acestor emisii. Aceste norme ar trebui aplicate în mod nediscriminatoriu tuturor navelor, indiferent de pavilionul lor.

- (9) Sistemul MRV propus ar trebui să ia forma unui regulament, având în vedere caracterul complex și foarte tehnic al dispozițiilor introduse, necesitatea unor norme uniforme aplicabile în întreaga Uniune pentru a reflecta caracterul internațional al transportului maritim – se preconizează că numeroase nave fac escală în porturi din diferite state membre – și pentru a facilita implementarea sistemului în întreaga Uniune.
- (10) Un sistem MRV al Uniunii robust și specific pentru nave ar trebui să se bazeze pe calcularea emisiilor generate de combustibilul utilizat în timpul călătoriilor dinspre și înspre porturile Uniunii, deoarece datele referitoare la vânzarea combustibililor nu ar putea furniza estimări suficient de precise privind consumul de combustibil în contextul specific vizat, din cauza capacităților mari ale tancurilor navelor.
- (11) De asemenea, sistemul MRV al Uniunii ar trebui să vizeze și alte informații relevante din punct de vedere climatic, permițând stabilirea eficienței navelor sau o analiză mai aprofundată a factorilor care determină creșterea emisiilor. De asemenea, acest domeniu de aplicare aliniază sistemul MRV al Uniunii la inițiativele internaționale de introducere a unor standarde de eficiență pentru navele existente, cuprinzând și măsuri operaționale, și contribuie la înlăturarea barierelor de pe piață legate de lipsa informațiilor.
- (12) Pentru a se reduce la minimum sarcina administrativă pentru proprietarii și operatorii de nave, mai ales în cazul întreprinderilor mici și mijlocii, și pentru a se optimiza raportul dintre costuri și beneficii al sistemului MRV fără a periclita obiectivul de a viza o pondere predominantă a emisiilor de gaze cu efect de seră generate de transportul maritim, normele pentru MRV ar trebui să se aplice doar marilor poluatori. După o analiză detaliată și obiectivă a dimensiunilor și a emisiilor navelor care sosesc în și pleacă din porturile Uniunii, a fost selectat un prag de tonaj brut de 5 000 de tone (GT). Navele de peste 5 000 de tone (GT) reprezintă aproximativ 55 % din numărul navelor care fac escală în porturile Uniunii și generează aproximativ 90 % din emisiile aferente. Acest prag nediscriminatoriu ar garanta faptul că sunt vizați cei mai relevanți poluatori. Un prag mai scăzut ar crea o sarcină administrativă mai mare, în vreme ce un prag mai ridicat ar limita cantitatea de emisii vizată și deci eficacitatea sistemului în ceea ce privește mediul.
- (13) Pentru ca efortul administrativ al proprietarilor și al operatorilor să fie și mai redus, normele de monitorizare ar trebui să se concentreze asupra dioxidului de carbon, care este de departe cel mai relevant gaz cu efect de seră generat de transportul maritim și care reprezintă până la 89 % din emisiile de gaze cu efect de seră ale acestui sector.
- (14) Normele ar trebui să țină cont de cerințele existente și de datele deja disponibile la bordul navelor, deci proprietarilor de nave ar trebui să li se ofere oportunitatea de a selecta una dintre următoarele metode de monitorizare: utilizarea documentelor privind operațiunea de buncheraj, monitorizarea tancurilor cu combustibil pentru nave, debitmetre pentru procesele de combustie aplicabile sau măsurarea emisiilor directe. Un plan de monitorizare specific pentru navă ar trebui să documenteze alegerea făcută și să furnizeze detalii suplimentare privind aplicarea metodei selectate.
- (15) Orice companie care deține responsabilitatea în privința unei întregi perioade de raportare în cazul unei nave care desfășoară activități de transport ar trebui considerată responsabilă pentru îndeplinirea cerințelor legate de monitorizare și raportare aferente acestei perioade de raportare, inclusiv pentru depunerea unui raport de emisii verificat în mod satisfăcător. În cazul schimbării proprietarului, noul proprietar va fi responsabil doar pentru îndeplinirea obligațiilor de monitorizare și raportare aferente

perioadei de raportare în care a avut loc schimbarea proprietarului. Pentru a se facilita îndeplinirea acestor obligații, noul proprietar ar trebui să primească un exemplar al celui mai recent plan de monitorizare și un document de conformitate, dacă este cazul. De asemenea, schimbarea proprietarului ar trebui să ducă la modificarea planului de monitorizare, astfel încât noul proprietar de navă să își aleagă personal metodologia de monitorizare.

- (16) Alte gaze cu efect de seră, alți factori cu efect nociv asupra climei sau alți poluanți atmosferici nu ar trebui să fie incluși în sistemul MRV al Uniunii în această etapă, pentru a se evita cerințele privind instalarea unui echipament de măsurare care nu este suficient de fiabil și de disponibil pe piață, acestea putând împiedica punerea în aplicare a sistemului MRV al Uniunii.
- (17) Pentru reducerea la minimum a sarcinii administrative a proprietarilor și a operatorilor de nave, raportarea și publicarea informațiilor raportate ar trebui organizate anual. Problemele legate de confidențialitate ar trebui abordate prin limitarea la medii anuale și la cifre agregate a publicării informațiilor privind emisiile, consumul de combustibil și eficiența. Datele raportate Comisiei ar trebui completate de statistici în măsura în care aceste date sunt relevante pentru dezvoltarea, producția și diseminarea statisticilor europene în conformitate cu Decizia 2012/504/UE a Comisiei din 17 septembrie 2012 privind Eurostat¹⁸.
- (18) Verificarea de către verificatori acreditați ar trebui să garanteze că planurile de monitorizare și rapoartele de emisii sunt corecte și conforme cerințelor definite de prezentul regulament. Ca un element important pentru simplificarea verificării, verificatorii ar trebui să controleze credibilitatea datelor prin compararea datelor raportate cu datele estimative bazate pe datele rezultate din monitorizarea navelor și pe caracteristicile navelor. Aceste estimări ar putea fi furnizate de Comisie. Verificatorii ar trebui să fie persoane sau entități juridice independente și competente și ar trebui să fie acreditate de organismele naționale de acreditare instituite în temeiul Regulamentului (CE) nr. 765/2008 al Parlamentului European și al Consiliului din 9 iulie 2008 de stabilire a cerințelor de acreditare și de supraveghere a pieței în ceea ce privește comercializarea produselor și de abrogare a Regulamentului (CEE) nr. 339/93¹⁹.
- (19) La bordul navelor ar trebui păstrat câte un document de conformitate eliberat de un verificator, pentru a se demonstra îndeplinirea obligațiilor de monitorizare, raportare și verificare. Verificatorii ar trebui să informeze Comisia în privința eliberării acestor documente.
- (20) Pe baza experienței dobândite datorită unor sarcini similare legate de siguranța maritimă, Agenția Europeană pentru Siguranță Maritimă (EMSA) ar trebui să sprijine Comisia prin îndeplinirea anumitor atribuții.
- (21) Nerespectarea dispozițiilor prezentului regulament ar trebui să ducă la aplicarea de sancțiuni. Asigurarea respectării obligațiilor legate de sistemul MRV ar trebui să se bazeze pe instrumente existente, mai exact cele instituite în aplicarea Directivei 2009/21/CE a Parlamentului European și a Consiliului privind respectarea obligațiilor statelor de pavilion²⁰ și a Directivei 2009/16/CE a Parlamentului European și a

¹⁸ JO L 251, 18.9.2012, p. 49.

¹⁹ JO L 218, 13.8.2008, p. 30.

²⁰ JO L131, 28.5.2009, p. 132.

Consiliului din 23 aprilie 2009 privind controlul statului portului²¹, precum și pe informațiile referitoare la eliberarea documentelor de conformitate. Documentul care confirmă că nava îndeplinește obligațiile de monitorizare și raportare ar trebui adăugat de Comisie pe lista certificatelor și a documentelor menționate la articolul 13 alineatul (1) din Directiva 2009/16/CE.

- (22) Directiva 2009/16/CE prevede reținerea navelor care nu au certificatele care trebuie păstrate la bord. În cazul navelor care nu și-au îndeplinit obligațiile de monitorizare și raportare pentru mai mult de o perioadă de raportare, este, totuși, adecvat să se prevadă posibilitatea excluderii. Această dispoziție ar trebui aplicată în așa fel încât să permită rectificarea situației într-o perioadă de timp rezonabilă.
- (23) 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 climatice²² ar trebui modificat pentru a se stabili cerințe privind monitorizarea și raportarea emisiilor de CO₂ generate de transportul maritim de către statele membre în temeiul prezentului regulament.
- (24) Sistemul MRV al Uniunii ar trebui să servească drept model pentru implementarea unui sistem MRV la nivel mondial. Este preferabil un sistem MRV la nivel mondial, deoarece ar putea fi considerat mai eficace datorită domeniului de aplicare mai amplu. În acest context, Comisia ar trebui să împărtășească în mod regulat informațiile relevante legate de implementarea prezentului regulament cu OMI și cu alte organisme internaționale relevante și să transmită informații relevante către OMI. Când se ajunge la un acord asupra unui sistem MRV la nivel mondial, Comisia ar trebui să revizuiască sistemul MRV al Uniunii, în vederea alinierii acestuia la sistemul global.
- (25) Pentru a se utiliza cele mai bune practici și dovezi științifice disponibile, ar trebui să se delege Comisiei competența de a adopta acte în conformitate cu articolul 290 din tratat în ceea ce privește revizuirea anumitor aspecte tehnice legate de monitorizarea și raportarea emisiilor de CO₂ generate de nave și specificarea mai în detaliu a normelor pentru verificarea rapoartelor de emisii și pentru acreditarea verificatorilor. Este deosebit de importantă organizarea de către Comisie a unor consultări adecvate în timpul lucrărilor sale pregătitoare, inclusiv la nivel de experți. Atunci când pregătește și elaborează acte delegate, Comisia ar trebui să asigure transmiterea simultană, la timp și adecvată a documentelor relevante către Parlamentul European și către Consiliu.
- (26) În scopul asigurării unor condiții uniforme pentru utilizarea sistemelor automatizate și a formularelor electronice standard pentru raportarea coerentă către Comisie și statele membre implicate a emisiilor și a altor informații relevante din punct de vedere climatic, ar trebui să se confere Comisiei competențe de executare. Respectivă competențe de executare necesare ar trebui exercitate în conformitate cu Regulamentul (UE) nr. 182/2011 al Parlamentului European și al Consiliului din 16 februarie 2011 de stabilire a normelor și principiilor generale privind mecanismele de control de către statele membre al exercitării competențelor de executare de către Comisie²³.

²¹ JO L131, 28.5.2009, p. 57.

²² JO L 165, 18.6.2013, p. 13-40.

²³ JO L 251, 18.9.2012, p. 49.

- (27) Obiectivul acțiunii propuse, și anume monitorizarea, raportarea și verificarea emisiilor de CO₂ ale navelor ca prim pas al unei abordări etapizate pentru reducerea acestor emisii, nu poate fi îndeplinit în mod suficient de statele membre acționând individual, având în vedere caracterul internațional al transportului maritim, și, prin urmare, date fiind amploarea și efectele acțiunii, poate fi îndeplinit mai bine la nivelul Uniunii. Uniunea poate adopta măsuri în conformitate cu principiul subsidiarității prevăzut la articolul 5 din tratat. În conformitate cu principiul proporționalității, astfel cum este prevăzut la articolul menționat, prezentul regulament nu depășește ceea ce este necesar pentru realizarea obiectivelor respective.
- (28) Dispozițiile de instituire a sistemului MRV ar trebui să fie în conformitate cu dispozițiile Directivei 95/46/CE a Parlamentului European și a Consiliului din 24 octombrie 1995 privind protecția persoanelor fizice în ceea ce privește prelucrarea datelor cu caracter personal și libera circulație a acestor date²⁴ și în Regulamentul (CE) nr 45/2001 al Parlamentului European și al Consiliului din 18 decembrie 2000 privind protecția persoanelor fizice cu privire la prelucrarea datelor cu caracter personal de către instituțiile și organele comunitare și privind libera circulație a acestor date²⁵.
- (29) Prezentul regulament ar trebui să intre în vigoare la 1 iulie 2015, pentru a se garanta faptul că statele membre și părțile interesate relevante dispun de suficient timp pentru a lua măsurile necesare pentru aplicarea eficace a prezentului regulament înainte de începerea primei perioade de raportare, la 1 ianuarie 2018.

ADOPTĂ PREZENTUL REGULAMENT:

CAPITOLUL I

DISPOZIȚII GENERALE

Articolul 1

Subiect

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

Articolul 2

Domeniul de aplicare

1. Prezentul regulament se aplică navelor cu un tonaj brut de peste 5 000 de tone, în ceea ce privește emisiile generate în timpul călătoriilor lor de la ultimul port de escală la un port aflat sub jurisdicția unui stat membru și de la un port aflat sub jurisdicția unui stat membru spre următorul lor port de escală, precum și în interiorul porturilor aflate sub jurisdicția unui stat membru.
2. Prezentul regulament nu se aplică navelor de război, navelor auxiliare, navelor de pescuit sau prelucrare, navelor de lemn cu construcție primitivă, navelor care nu sunt

²⁴ JO L 281, 23.11.1995, p. 31.

²⁵ JO L 8, 12.1.2001, p. 1.

propulsate prin mijloace mecanice și navelor guvernamentale utilizate în scopuri necomerciale.

Articolul 3

Definiții

În scopul prezentului regulament, se aplică următoarele definiții:

- (a) „emisii” înseamnă eliberarea de CO₂ în atmosferă de către navele prevăzute la articolul 2;
- (b) „port de escală” înseamnă portul în care o navă se oprește pentru a încărca sau a descărca marfă sau pentru a îmbarca sau debarca pasageri, inclusiv opririle cu unicul scop de a realimenta nava cu combustibil, de a obține provizii proaspete și/sau de a înlocui echipajul;
- (c) „societate” înseamnă proprietarul unei nave în conformitate cu articolul 2, sau orice altă persoană, precum administratorul sau navlositorul navei nude, care a preluat responsabilitatea pentru operațiunile navei de la proprietarul acesteia;
- (d) „tonaj brut” (GT) înseamnă tonajul brut metric calculat în conformitate cu reglementările pentru măsurătorile de tonaj din anexa I la Convenția internațională din 1969 privind măsurarea tonajului navelor;
- (e) „verificator” înseamnă o entitate juridică ce desfășoară activități de verificare, acreditată de un organism național de acreditare în temeiul Regulamentului (CE) nr. 765/2008 al Parlamentului European și al Consiliului²⁶ și în temeiul prezentului regulament;
- (f) „verificare” înseamnă activitățile desfășurate de un verificator pentru a evalua conformitatea documentelor transmise de societate cu cerințele prevăzute de prezentul regulament;
- (g) „alte informații relevante din punct de vedere climatic” înseamnă informații referitoare la consumul de combustibili, la transportul efectuat și la eficiența energetică a navelor, care permit analizarea tendințelor înregistrate de emisii și evaluarea performanțelor navelor;
- (h) „factor de emisie” înseamnă rata medie de emisii a unui gaz cu efect de seră raportată la datele de activitate ale unui flux de surse presupunând că oxidarea este completă în cazul arderii și a conversiei integrale pentru toate celelalte reacții chimice;
- (i) „incertitudine” înseamnă un parametru, asociat rezultatului determinării unei cantități, care caracterizează dispersia valorilor care ar putea fi atribuite, în mod logic, cantității în cauză, incluzând efectele factorilor sistematici, precum și ale factorilor accidentali, exprimat în procente, și descrie un interval de încredere situat în jurul valorii medii care cuprinde 95 % din valorile sugerate, luând în considerare orice asimetrie a distribuției valorilor;
- (j) „prudent” înseamnă că un set de ipoteze este definit în așa fel încât să se evite orice subestimare a emisiilor anuale sau orice supraestimare a distanțelor sau a cantităților de marfă transportate;
- (k) „tone de CO₂” înseamnă tone metrice de CO₂;

²⁶ JO L 218, 13.8.2008, p. 30.

- (l) „perioadă de raportare” înseamnă un an calendaristic în timpul căruia emisiile trebuie monitorizate și raportate.

CAPITOLUL II

MONITORIZARE ȘI RAPORTARE

SECȚIUNEA 1

Principii și metode de monitorizare și raportare

Articolul 4

Principii comune de monitorizare și raportare

1. Societățile monitorizează și raportează, în cazul fiecărei nave, cantitatea de combustibil consumată și tipul de combustibil consumat pe parcursul unui an calendaristic în fiecare port aflat sub jurisdicția unui stat membru și în cazul fiecărei călătorii de sosire în și de plecare dintr-un port aflat sub jurisdicția unui stat membru, în conformitate cu alineatele (2)-(6).
2. Monitorizarea și raportarea sunt complete și vizează toate emisiile generate prin arderea combustibililor. Societățile iau măsuri adecvate pentru a preveni orice lipsă a datelor în perioada de raportare.
3. Monitorizarea și raportarea sunt coerente și comparabile în timp. Societățile utilizează aceleași metodologii de monitorizare și seturi de date care fac obiectul unor modificări și derogări aprobate de verificator.
4. Societățile obțin, înregistrează, compilează, analizează și documentează datele pentru monitorizare, inclusiv presupunerile, referințele, factorii de emisie și datele privind activitatea, într-un mod transparent care să permită reproducerea de către verificator a procesului de determinare a emisiilor.
5. Societățile se asigură că determinarea emisiilor nu este nici sistematic, nici conștient inexactă. Societățile verifică și reduc orice sursă de imprecizie.
6. Societățile trebuie să creeze condițiile necesare pentru a asigura în mod rezonabil integritatea datelor referitoare la emisii care urmează a fi monitorizate și raportate.

Articolul 5

Metode pentru monitorizarea și raportarea emisiilor generate de transportul maritim

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

SECȚIUNEA 2

PLANUL DE MONITORIZARE

Articolul 6

Conținutul și prezentarea planului de monitorizare

1. Până la 31 august 2017, societățile transmit verificatorilor un plan de monitorizare, indicând metoda aleasă pentru monitorizarea și raportarea emisiilor și a altor informații relevante din punct de vedere climatic, pentru fiecare dintre navele de peste 5 000 GT pe care le dețin.
2. Prin derogare de la alineatul (1), în cazul navelor care se încadrează în domeniul de aplicare al prezentului regulament pentru prima oară după 1 ianuarie 2018, societatea transmite verficatorului un plan de monitorizare, fără întârzieri nejustificate și la cel târziu două luni de la prima escală a navelor respective într-un port aflat sub jurisdicția unui stat membru.
3. Planul de monitorizare menționat la alineatul (1) constă într-o documentație completă și transparentă privind metodologia de monitorizare a unei anume nave și conține cel puțin următoarele elemente:
 - (a) identificarea și tipul navei, inclusiv numele navei, numărul de înregistrare OMI al navei, portul de înmatriculare sau portul de origine al navei și numele proprietarului navei;
 - (b) Numele societății și adresa, numărul de telefon, numărul de fax și adresa de e-mail ale unei persoane de contact;
 - (c) o descriere a surselor de emisii de la bordul navei, precum motoarele principale, motoarele auxiliare, cazanele și generatoarele de gaze inerte, precum și tipurile de combustibil utilizate;
 - (d) o descriere a procedurilor, sistemelor și responsabilităților utilizate pentru actualizarea și completarea listei surselor de emisii pe parcursul anului de monitorizare, în vederea asigurării unei monitorizări și raportări complete a emisiilor navei;
 - (e) o descriere a procedurilor utilizate pentru monitorizarea caracterului complet al listei călătoriilor;
 - (f) o descriere a procedurilor de monitorizare a consumului de combustibil al navei, inclusiv:
 - (i) metoda aleasă în conformitate cu anexa I pentru calcularea consumului de combustibil al fiecărei surse de emisii, inclusiv o descriere a echipamentului de măsurare utilizat, după caz;
 - (ii) procedurile pentru măsurarea combustibilului alimentat și a combustibilului aflat deja în tancuri, o descriere a instrumentelor de măsurare implicate și a procedurilor de înregistrare, extragere, transmitere și stocare a informațiilor cu privire la măsurători, după caz;
 - (iii) metoda aleasă pentru determinarea densității, după caz;
 - (iv) o procedură care să garanteze că incertitudinea totală corespunzătoare măsurătorilor de combustibil îndeplinește cerințele prezentului regulament, cu referiri, ori de câte ori este posibil, la legislația națională, la clauzele din contractele cu clienții sau la standardele de precizie ale furnizorilor de combustibil;
 - (g) factorii de emisie individuali utilizați pentru fiecare tip de combustibil sau, în cazul combustibililor alternativi, metodologiile de determinare a factorilor de emisie, inclusiv metodologia de eșantionare, metodele de analiză, o descriere a

laboratoarelor utilizate și a acreditărilor acestora (și acreditarea ISO 17025 confirmată, în cazul în care este relevant);

- (h) o descriere a procedurilor utilizate pentru determinarea datelor privind activitatea în cazul fiecărei călătorii, inclusiv:
 - (i) procedurile, responsabilitățile și sursele de date pentru determinarea și înregistrarea distanței pentru fiecare călătorie efectuată;
 - (ii) procedurile, responsabilitățile formulele și sursele de date pentru determinarea și înregistrarea mărfurilor transportate și a numărului de pasageri, după caz;
 - (iii) procedurile, responsabilitățile formulele și sursele de date pentru determinarea și înregistrarea timpului petrecut pe mare între portul de plecare și portul de sosire;
 - (i) o descriere a metodei utilizate pentru a determina datele de substituție pentru completarea lacunelor de date;
 - (j) data celei mai recente modificări a planului de monitorizare;
4. Societățile utilizează planurile de monitorizare standardizate bazate pe modele. Normele tehnice prin care se stabilesc modelele pentru planurile de monitorizare menționate la alineatul (1) se stabilesc prin intermediul unor acte de punere în aplicare. Comisia adoptă actele de punere în aplicare respective în conformitate cu procedura menționată la articolul 25 alineatul (2) din prezentul regulament.

Articolul 7

Modificări ale planului de monitorizare

Societățile verifică regulat dacă planul de monitorizare al navei reflectă natura și funcționarea navei și dacă metodologia de monitorizare poate fi îmbunătățită.

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

- (a) dacă se schimbă proprietarul navei;
- (b) dacă au loc noi emisii, generate de surse noi de emisii sau ca urmare a utilizării de noi combustibili care nu au fost încă incluși în planul de monitorizare;
- (c) dacă schimbarea disponibilității datelor, ca urmare a utilizării unor noi tipuri de instrumente de măsurare, metode de eșantionare sau metode de analiză sau din alte motive, duce la o mai mare precizie a determinării emisiilor;
- (d) dacă datele obținute cu ajutorul metodologiei de monitorizare aplicate anterior s-au dovedit incorecte;
- (e) dacă planul de monitorizare nu este în conformitate cu cerințele prezentului regulament, iar verficatorul solicită societății să îl modifice;

Societățile notifică verficatorilor, fără întârzieri nejustificate, orice propunere de modificare a planului de monitorizare.

Orice modificare semnificativă a planului de monitorizare este supusă unei evaluări de către verficator.

SECȚIUNEA 3

MONITORIZAREA EMISIILOR ȘI ALTE INFORMAȚII RELEVANTE

Articolul 8

Monitorizarea activităților într-o perioadă de raportare

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

Articolul 9

Monitorizarea per călătorie

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

- (a) portul de pornire și portul de sosire, inclusiv data și ora plecării și sosirii;
- (b) cantitățile și factorul de emisie pentru fiecare tip de combustibil consumat, per total și în mod diferențiat în funcție de combustibilul utilizat în interiorul și în exteriorul zonelor de control al emisiilor;
- (c) CO₂ emis;
- (d) distanța parcursă;
- (e) timpul petrecut pe mare;
- (f) marfa transportată;
- (g) transportul efectuat.

Articolul 10

Monitorizarea per an

Pe baza planului de monitorizare aprobat în conformitate cu articolul 13 alineatul (1), pentru fiecare navă și pentru fiecare an calendaristic, societatea monitorizează, în conformitate cu anexa I partea A și cu anexa II, următorii parametri:

- (a) cantitățile și factorul de emisie pentru fiecare tip de combustibil consumat, per total și în mod diferențiat în funcție de combustibilul utilizat în interiorul și în exteriorul zonelor de control al emisiilor;
- (b) CO₂ total emis;
- (c) emisiile de CO₂ agregate generate de toate călătoriile între porturi aflate sub jurisdicția unui stat membru;
- (d) emisiile de CO₂ agregate generate de toate călătoriile care au pornit din porturi aflate sub jurisdicția unui stat membru;

- (e) emisiile de CO₂ agregate generate de toate călătoriile spre porturi aflate sub jurisdicția unui stat membru;
- (f) emisiile de CO₂ generate în interiorul porturilor aflate sub jurisdicția unui stat membru, la dană;
- (g) distanța totală parcursă;
- (h) timpul total petrecut pe mare;
- (i) transportul total efectuat;
- (j) eficiența energetică medie.

SECȚIUNEA 4

RAPORTARE

Articolul 11

Conținutul raportului de emisii

1. Începând din 2019, până la data de 30 aprilie a fiecărui an, societățile transmit Comisiei și autoritățile statelor de pavilion în cauză un raport de emisii referitor la emisii și la alte informații relevante din punct de vedere climatic pentru întreaga perioadă de raportare și pentru fiecare navă aflată în responsabilitatea lor, raport verificat și considerat satisfăcător de un verficator, în conformitate cu cerințele menționate la articolul 14.
2. Atunci când se schimbă proprietarul navei, noua societate se asigură că fiecare navă aflată în responsabilitatea sa se conformează cerințelor prezentului regulament în ceea ce privește întreaga perioadă de raportare în care preia responsabilitatea pentru nava în cauză.
3. În raportul de emisii menționat la alineatul (1), societățile includ următoarele informații:
 - (a) datele de identificare a navei și a societății, inclusiv:
 - (i) numele navei,
 - (ii) numărul de înregistrare OMI,
 - (iii) portul de înmatriculare sau portul de origine,
 - (iv) eficiența tehnică a navei [Indicele eficienței energetice de proiectare (EEDI) sau valoarea estimată a indicelui (EIV) în conformitate cu Rezoluția MEPC.215 (63) a OMI, după caz]
 - (v) numele proprietarului navei,
 - (vi) adresa proprietarului navei și locul principal de desfășurare a activității acestuia,
 - (vii) numele societății (dacă este diferită de proprietarul navei),
 - (viii) adresa societății (dacă este diferită de proprietarul navei) și locul principal de desfășurare a activității acesteia,
 - (ix) adresa, numărul de telefon, numărul de fax și adresa de e-mail ale unei persoane de contact;

- (b) informații privind metoda de monitorizare utilizată și nivelul de incertitudine aferent,
- (c) rezultatele monitorizării anuale a parametrilor în conformitate cu articolul 10.

Articolul 12

Formatul raportului de emisii

1. Raportul de emisii menționat la articolul 11 se transmite cu ajutorul unor sisteme automatizate și al unor formate complete pentru schimbul de date, inclusiv al unor modele electronice.
2. Normele tehnice prin care se stabilește formatul pentru schimbul de date, inclusiv modelele electronice menționate la alineatul (1), se stabilesc prin intermediul unor acte de punere în aplicare. Comisia adoptă actele de punere în aplicare respective în conformitate cu procedura menționată la articolul 25 alineatul (2) din prezentul regulament.

CAPITOLUL III

VERIFICARE ȘI ACREDITARE

Articolul 13

Amploarea activităților de verificare și raportul de verificare

1. Verificatorul evaluează conformitatea planului de monitorizare menționat la articolul 6 cu cerințele prevăzute la articolele 6 și 7. Dacă evaluarea conține recomandări care trebuie încorporate într-un plan de monitorizare, societatea respectivă își revizuieste planul de monitorizare înainte de începutul perioadei de raportare.
2. Verificatorul evaluează conformitatea raportului de emisii cu cerințele prevăzute la articolele 8 și 11 și în anexele I și II.
3. În special, verificatorul se asigură că emisiile și celelalte informații relevante din punct de vedere climatic incluse în raportul de emisii au fost determinate în conformitate cu articolele 8, 9 și 10 și cu planul de monitorizare prevăzut la articolul 6. De asemenea, verificatorul se asigură că emisiile și celelalte informații relevante din punct de vedere climatic declarate în rapoarte sunt consecvente cu datele calculate din alte surse în conformitate cu anexele I și II.
4. Atunci când concluzia evaluării este că, date fiind cunoștințele de care dispune verificatorul, raportul de emisii nu conține denaturări semnificative și erori, verificatorul emite un raport de verificare. Raportul de verificare precizează toate aspectele relevante pentru activitatea desfășurată de verificator.
5. Atunci când concluzia evaluării este că raportul de emisii conține denaturări semnificative, erori, inconsecvențe sau nu îndeplinește cerințele prevăzute la articolele 11 și 14 și în anexa I, verificatorul informează în timp util societatea în legătură cu acest lucru și solicită acesteia să transmită un raport de emisii revizuit. Societatea corectează orice neconformitate sau inconsecvențe comunicate, astfel încât să permită finalizarea în timp util a procesului de verificare. În raportul său de verificare, verificatorul raportează dacă neconformitățile au fost rezolvate de societate în timpul verificării.

Articolul 14

Obligații generale și principii pentru verificatori

1. Verificatorul este independent de societatea sau de operatorul navei în cauză și desfășoară activitățile impuse prin prezentul regulament în interes public. În acest scop, nici verificatorul, nici o altă parte a aceleiași entități juridice nu este o societate, un operator de navă sau un proprietar al unei societăți și nu poate fi deținut de aceștia și nici nu are cu societatea în cauză relații care ar putea să îi afecteze independența și imparțialitatea.
2. Când efectuează verificarea raportului de emisii menționat la articolul 11 și a procedurilor de monitorizare aplicate de societate, verificatorul evaluează fiabilitatea, credibilitatea și acuratețea sistemelor de monitorizare și a datelor și informațiilor raportate referitoare la emisii, în special:
 - (a) atribuirea consumului de combustibil călătoriilor care fac obiectul prezentului regulament;
 - (b) datele privind consumul de combustibil care au fost incluse în raport, precum și măsurările și calculele aferente;
 - (c) selectarea și utilizarea factorilor de emisie;
 - (d) calculele care au dus la determinarea emisiilor totale;
 - (e) calculele care au dus la determinarea eficienței energetice.
3. Verificatorul analizează doar rapoartele transmise în conformitate cu articolul 11, dacă datele și informațiile fiabile și credibile permit stabilirea cu un grad ridicat de certitudine a emisiilor și cu condiția să fie îndeplinite următoarele condiții:
 - (a) datele raportate sunt coerente, având în vedere datele bazate pe datele rezultate din monitorizarea navelor și pe caracteristicile navelor, precum puterea instalată a motorului;
 - (b) datele raportate nu conțin inconsecvențe, mai ales când se compară volumul total al combustibilului cumpărat anual de fiecare navă cu consumul agregat de combustibil din timpul călătoriilor care fac obiectul prezentului regulament;
 - (c) colectarea datelor s-a efectuat în conformitate cu normele aplicabile;
 - (d) evidențele relevante ale navei sunt complete și consecvente.

Articolul 15

Proceduri de verificare

1. Verificatorul identifică potențialele riscuri legate de procesul de monitorizare și raportare, comparând emisiile raportate cu datele estimative bazate pe datele rezultate din monitorizarea navelor și pe caracteristicile navelor, precum puterea instalată a motorului. Dacă se constată devieri semnificative, verificatorul efectuează analize suplimentare.
2. Verificatorul identifică potențialele riscuri legate de diferitele etape de calcul, revizuind toate sursele de date și metodologiile utilizate.
3. Verificatorul ține cont de orice metodă eficace de controlare a riscurilor aplicată de societate pentru a reduce nivelurile incertitudinii, având în vedere acuratețea metodelor de monitorizare utilizate.

4. Societatea furnizează verficatorului orice informație suplimentară care îi permite să parcurgă procedurile de verificare. În timpul procesului de verificare, verficatorul poate efectua controale la fața locului pentru a determina fiabilitatea datelor și a informațiilor raportate.
5. Se delegă Comisiei competența de a adopta acte delegate în conformitate cu articolul 24, în vederea specificării mai detaliate a normelor privind activitățile de verificare menționate în prezentul regulament și a metodelor de acreditare a verficatorilor. Aceste acte delegate se bazează pe principiile referitoare la verificare prevăzute la articolul 14 și pe standardele relevante acceptate la nivel internațional.

Articolul 16

Acreditarea verficatorilor

1. Un verficator care evaluează planurile de monitorizare și rapoartele de emisii și eliberează documentele de verificare și de conformitate menționate la articolele 13 și 17 este acreditat pentru activități din domeniul de aplicare al prezentului regulament de către un organism național de acreditare în temeiul Regulamentului (CE) nr. 765/2008.
2. Dacă prezentul regulament nu prevede dispoziții specifice referitoare la acreditarea verficatorilor, se aplică dispozițiile relevante din Regulamentul (CE) nr. 765/2008.
3. Se delegă Comisiei competența de a adopta acte delegate în conformitate cu articolul 24, pentru a specifica în mod mai detaliat metodele de acreditare a verficatorilor.

CAPITOLUL IV

CONFORMITATE ȘI PUBLICAREA INFORMAȚIILOR

Articolul 17

Eliberarea unui document de conformitate

1. Dacă raportul de emisii menționat la articolul 11 îndeplinește cerințele de la articolele 11-15 și pe cele prevăzute în anexele I și II, pe baza unui raport de verificare, verficatorul furnizează un document de conformitate pentru nava în cauză.
2. Documentul de conformitate menționat la alineatul (1) include următoarele informații:
 - (a) identitatea navei (numele, numărul de înregistrare OMI și portul de înmatriculare sau portul de origine);
 - (b) numele și adresa și locul principal de desfășurare a activității ale proprietarului navei;
 - (c) identitatea verficatorului;
 - (d) data eliberării documentului de conformitate (perioada de raportare la care se referă și perioada de valabilitate).
3. Documentele de conformitate sunt considerate valabile timp de 18 luni de la sfârșitul perioadei de raportare.

4. Neîntârziat, verificatorul informează Comisia și autoritatea statului de pavilion cu privire la eliberarea oricărui document de conformitate și transmite informațiile menționate la alineatul (2) cu ajutorul sistemelor automatizate și al formatelor complete pentru schimbul de date, inclusiv al unor modele electronice stabilite de Comisie în conformitate cu procedura stabilită în prezentul regulament.
5. Normele tehnice prin care se stabilește formatul pentru schimbul de date, inclusiv modelele electronice menționate la alineatul (4), se stabilesc prin intermediul unor acte de punere în aplicare. Comisia adoptă actele de punere în aplicare respective în conformitate cu procedura menționată la articolul 25 alineatul (2) din prezentul regulament.

Articolul 18

Obligația de a păstra un document de conformitate valabil la bord

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

Articolul 19

Îndeplinirea obligațiilor de monitorizare și raportare și inspecțiile

1. Pe baza informațiilor publicate în conformitate cu articolul 21 alineatul (1), fiecare stat membru asigură îndeplinirea de către navele care arborează pavilionul său a obligațiilor de monitorizare și raportare prevăzute la articolele 8-12.
2. Fiecare stat membru se asigură că orice inspecție a unei nave dintr-un port aflat sub jurisdicția sa include verificarea păstrării la bord a documentului de conformitate menționat la articolul 18.
3. Fără a se aduce atingere alineatului (2) din prezentul articol și pe baza informațiilor publicate în conformitate cu articolul 21, în cazul fiecărei nave care nu îndeplinește cerințele prevăzute la articolul 21 alineatul 2 literele (j) și (k) și care a intrat într-un port aflat sub jurisdicția unui stat membru, respectivul stat membru verifică păstrarea la bord a documentului de conformitate menționat la articolul 18.

Articolul 20

Penalizări, schimb de informații și ordin de expulzare

1. Statele membre instituie un sistem de penalizări pentru neîndeplinirea cerințelor de monitorizare și raportare prevăzut la articolele 8-12 și iau toate măsurile necesare pentru a se asigura că penalizările respective sunt aplicate. Penalizările prevăzute nu sunt mai puțin aspre decât cele prevăzute în legislația națională referitoare la emisiile de gaze cu efect de seră pentru cazurile de neîndeplinire a obligațiilor de raportare de către operatori și sunt eficace, proporționale și descurajante. Statele membre notifică aceste dispoziții Comisiei până la 1 iulie 2017 și notifică fără întârziere Comisiei orice modificare ulterioară care afectează aceste dispoziții.
2. Statele membre instituie un schimb de informații eficace și o cooperare eficace între autoritățile lor naționale care asigură îndeplinirea cerințelor de monitorizare și raportare sau, după caz, între autoritățile lor însărcinate cu procedurile de

sanționare. Procedurile naționale de sancționare lansate de oricare dintre statele membre sunt notificate Comisiei, Agenției Europene pentru Siguranță Maritimă (EMSA), celorlalte state membre și statului de pavilion în cauză.

3. În cazul navelor care nu au îndeplinit cerințele de monitorizare și raportare pentru mai mult de o perioadă de raportare, autoritatea națională a statului portului poate emite un ordin de expulzare care este notificat Comisiei, EMSA, celorlalte state membre și statului de pavilion în cauză. Ca urmare a emiterii unui astfel de ordin de expulzare, toate statele membre refuză intrarea navei respective în oricare dintre porturile sale până când societatea își îndeplinește cerințele de monitorizare și raportare în conformitate cu articolele 8-12, fapt confirmat de notificarea unui document de conformitate valabil autorității naționale a statului portului care a emis ordinul de expulzare.

Articolul 21

Publicarea informațiilor

1. Până la data de 30 iunie a fiecărui an, Comisia pune la dispoziția publicului datele privind emisiile raportate în conformitate cu articolul 11 și informațiile referitoare la îndeplinirea de către societate a cerințelor de monitorizare și raportare prevăzute la articolele 11 și 17.
2. Publicarea menționată la alineatul (1) include următoarele informații:
 - (a) identitatea navei (numele, numărul de înregistrare OMI și portul de înmatriculare sau portul de origine);
 - (b) identitatea proprietarului navei (numele și adresa proprietarului și locul principal de desfășurare a activității acestuia);
 - (c) eficiența tehnică a navei (EEDI sau EIV, după caz);
 - (d) emisiile anuale de CO₂;
 - (e) consumul anual total de combustibil în cazul călătoriilor care fac obiectul prezentului regulament;
 - (f) consumul anual mediu de combustibil și emisiile anuale medii de gaze cu efect de seră per distanță parcursă în cazul călătoriilor care fac obiectul prezentului regulament;
 - (g) consumul anual mediu de combustibil și emisiile anuale medii de gaze cu efect de seră per distanță parcursă și marfa transportată în cazul călătoriilor care fac obiectul prezentului regulament;
 - (h) timpul anual total petrecut pe mare în cazul călătoriilor care fac obiectul prezentului regulament;
 - (i) metodologia de monitorizare aplicată;
 - (j) data emiterii și data expirării documentului de conformitate;
 - (k) identitatea verficatorului care a aprobat raportul de emisii.
3. Comisia publică un raport anual privind emisiile și alte informații relevante din punct de vedere climatic provenite din sectorul transportului maritim.

4. EMSA sprijină Comisia în activitatea sa de punere în aplicare a dispozițiilor de la articolele 11, 12, 17 și 21 din prezentul regulament, în conformitate cu Regulamentul (CE) nr. 1406/2002 al Parlamentului European și al Consiliului²⁷.

CAPITOLUL V

COOPERARE INTERNAȚIONALĂ

Articolul 22

Cooperare internațională

1. Comisia informează periodic OMI și alte organisme internaționale relevante în privința implementării prezentului regulament, pentru a facilita elaborarea unor norme internaționale în cadrul OMI pentru monitorizarea, raportarea și verificarea emisiilor de gaze cu efect de seră generate de transportul maritim.
2. Comisia menține un schimb tehnic cu țări terțe în privința implementării prezentului regulament, în special pentru continuarea dezvoltării unor metode de monitorizare, pentru organizarea raportării și pentru verificarea rapoartelor de emisii.
3. Când se ajunge la un acord internațional privind adoptarea unor măsuri la nivel mondial pentru reducerea emisiilor de gaze cu efect de seră generate de transportul maritim, Comisia revizuieste prezentul regulament și, dacă este oportun, poate propune modificări ale prezentului regulament.

CAPITOLUL VI

COMPETENȚE DELEGATE ȘI DE EXECUTARE ȘI DISPOZIȚII FINALE

Articolul 23

Delegarea de competențe

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

Articolul 24

Exercitarea competențelor delegate

1. Competența de a adopta acte delegate menționată la articolele 15, 16 și 23 se conferă Comisiei pe o perioadă de cinci ani de la 1 iulie 2015.
2. Delegarea de competențe menționată la articolul 23 poate fi revocată în orice moment de Parlamentul European sau de Consiliu. O decizie de revocare pune capăt

²⁷ JO L 208, 5.8.2002, p. 1.

delegării de competențe specificate în decizia respectivă. 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.

3. De îndată ce adoptă un act delegat, Comisia îl notifică simultan Parlamentului European și Consiliului.
4. Un act delegat adoptat în temeiul articolului 23 intră în vigoare numai în cazul în care nici Parlamentul European și 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 European sau a Consiliului.

Articolul 25

Acte de punere în aplicare

1. Comisia este sprijinită de comitetul înființat în temeiul articolului 8 din Decizia 93/389/CE. Respectivul comitet este un comitet în sensul Regulamentului (UE) nr. 182/2011.
2. Atunci când se face trimitere la prezentul alineat, se aplică articolul 5 din Regulamentul (UE) nr. 182/2011.

Articolul 26

Modificări ale Regulamentului (UE) nr. 525/2013

Regulamentul (UE) nr. 525/2013 se modifică după cum urmează:

1. La articolul 1 din Regulamentul (UE) nr. 525/2013²⁸, se adaugă următoarea literă (h):
„(h) monitorizarea și raportarea emisiilor de gaze cu efect de seră generate de navele maritime, în temeiul articolelor 9 și 10 din Regulamentul (UE) nr. XXXX/XXXX.”
2. Se inserează următorul articol 21a:

Articolul 21a

Raportarea emisiilor generate de transportul maritim

- (1) „Până la data de 15 ianuarie a fiecărui an („anul X”), statele membre raportează Comisiei, pentru anul X-2, emisiile de CO₂ generate de transportul maritim, în temeiul articolelor 9 și 10 din Regulamentul (UE) nr. XXXX/XXXX.
- (2) Se delegă Comisiei competența de a adopta acte delegate în conformitate cu [articolul 25 din prezentul regulament], în scopul specificării cerințelor privind monitorizarea și raportarea emisiilor de CO₂ generate de transportul maritim, în temeiul articolelor 9 și 10 din Regulamentul (UE) nr. XXXX/XXXX și având în vedere, după caz, deciziile relevante adoptate de organismele din cadrul CCONUSC și al Protocolului de la Kyoto sau acordurile care derivă din aceste

²⁸ JO L 165, 18.6.2013, p. 13-40.

decizii sau le urmează pe acestea sau deciziile adoptate în cadrul Organizației Maritime Internaționale.

- (3) Comisia adoptă acte de punere în aplicare pentru a stabili structura, formatul și procesul transmiterii de către statele membre a datelor privind emisiile de CO₂ generate de transportul maritim, în temeiul articolelor 9 și 10 din Regulamentul (UE) nr. XXXX/XXXX. Respectivele acte de punere în aplicare se adoptă în conformitate cu procedura de examinare menționată la [articolul 26 alineatul (2)].”

3. La articolul 25 alineatele (2), (3) și (5) se introduce următoarea referință:
„21a”

Articolul 27

Intrarea în vigoare

Prezentul regulament intră în vigoare la 1 iulie 2015.

Prezentul regulament este obligatoriu în toate elementele sale și se aplică direct în toate statele membre.

Adoptat la Bruxelles,

*Pentru Parlamentul European,
Președintele*

*Pentru Consiliu
Președintele*

ANEXA I

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

A. CALCULAREA CONSUMULUI DE COMBUSTIBIL (articolul 9)

În scopul calculării consumului de combustibil, societățile respectă următoarea formulă:

consum de combustibil x factor de emisie

Consumul de combustibil include combustibilul consumat de motoarele principale, de motoarele auxiliare, de cazane și de generatoarele de gaze inerte.

Consumul de combustibil la dană în interiorul porturilor se calculează separat.

În principiu, se utilizează valorile implicite pentru factorii de emisie ai combustibililor, cu excepția cazului în care societatea decide să utilizeze datele privind calitatea combustibilului incluse în documentele privind operațiunea de buncheraj și folosite pentru a demonstra conformitatea cu normele aplicabile în ceea ce privește emisiile de sulf.

Factorii de emisie implicați se bazează pe cele mai recente valori IPCC disponibile. Aceste valori pot fi preluate din anexa VI la Regulamentul (UE) nr. 601/2012 al Comisiei din 21 iunie 2012 privind monitorizarea și raportarea emisiilor de gaze cu efect de seră în conformitate cu Directiva 2003/87/CE a Parlamentului European și a Consiliului²⁹.

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

B. METODE PENTRU DETERMINAREA EMISIILOR

În planul de monitorizare, societatea stabilește care este metodologia de monitorizare utilizată pentru calcularea consumului de combustibil pentru fiecare tip de navă aflat sub responsabilitatea sa și se asigură că, după ce a fost aleasă, metodologia este aplicată în mod consecvent.

La selectarea metodologiei de monitorizare se pun în balanță efectele pozitive ale unei precizii mai mari și costurile suplimentare aferente.

Se utilizează consumul efectiv de combustibil în cazul fiecărei călătorii, calculat cu ajutorul uneia dintre următoarele metode:

- (a) documentul privind operațiunea de buncheraj (BDN – Bunker Fuel Delivery Note) și inventarele periodice ale tancurilor de combustibili;
- (b) monitorizarea la bord a tancului cu combustibil pentru nave;
- (c) debitmetre pentru procesele de combustie aplicabile;
- (d) măsurători ale emisiilor directe.

1. Metoda A: BDN (documentele privind operațiunea de buncheraj) și inventarele periodice ale tancurilor de combustibil;

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

²⁹ JO L 181, 12.7.2012, p. 30-104.

din tanc între începutul perioadei și sfârșitul perioadei, împreună, constituie combustibilul consumat de-a lungul perioadei.

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

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

BDN este obligatorie în temeiul reglementărilor existente din anexa VI la MARPOL, iar înregistrările relevante sunt păstrate la bord timp de 3 ani după livrarea combustibilului pentru nave și trebuie să fie disponibile imediat. Inventarierea periodică a tancurilor de combustibil de la bord se bazează pe citirea tancurilor. Se utilizează tabelele pentru tancuri relevante pentru fiecare tanc de combustibil pentru a se determina volumul la momentul citirii tancului de combustibil. Incertitudinea aferentă BDN se specifică în planul de monitorizare prevăzut la articolul 6. Citirile tancului de combustibil se efectuează prin metode adecvate, precum sistemele automatizate, sondările și ruletele cu lest. Metoda sondării tancului și incertitudinea aferentă se specifică în planul de monitorizare prevăzut la articolul 6.

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

- (a) sistemele de măsurare aflate la bordul navei; sau
- (b) densitatea măsurată de către furnizorul de combustibil la alimentarea cu combustibil și înregistrată în factura sau în documentul privind operațiunea de buncheraj.

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

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

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

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

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

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

În cazul în care cantitatea de combustibil alimentat sau cantitatea de combustibil rămasă în tancuri este determinată ca unități de volum, exprimate în litri, societatea

transformă cantitatea respectivă din volum în masă utilizând valorile densității reale. Societatea determină densitatea reală utilizând:

- (c) sistemele de măsurare aflate la bordul navei; sau
- (d) densitatea măsurată de către furnizorul de combustibil la alimentarea cu combustibil și înregistrată în factura sau în documentul privind operațiunea de buncheraj.

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

3. Metoda C: debitmetre pentru procesele de combustie aplicabile

Această metodă se bazează pe debitele combustibililor măsurate la bord. Datele de la toate debitmetrele legate la sursele de emisii relevante sunt combinate pentru a determina consumul de combustibil total într-o anumită perioadă.

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

Metodele de calibrare aplicate și incertitudinea aferentă debitmetrelor utilizate se specifică în planul de monitorizare prevăzut la articolul 6.

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

- (a) sistemele de măsurare aflate la bordul navei; sau
- (b) densitatea măsurată de către furnizorul de combustibil la alimentarea cu combustibil și înregistrată în factura sau în documentul privind operațiunea de buncheraj.

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

4. Metoda D: măsurarea emisiilor directe

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

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

Metodele de calibrare aplicate și incertitudinea aferentă dispozitivelor utilizate se specifică în planul de monitorizare prevăzut la articolul 6.

ANEXA II

Monitorizarea altor informații relevante din punct de vedere climatic

A.- Monitorizarea per călătorie (articolul 9)

În scopul monitorizării altor informații relevante din punct de vedere climatic pentru fiecare călătorie (articolul 9), societățile respectă următoarele norme:

Pentru înregistrarea datei și orei plecării și sosirii se utilizează ora universală coordonată (GMT). Timpul petrecut pe mare se calculează pe baza portului de pornire și a informațiilor referitoare la sosire și exclude ancorarea.

Distanța parcursă poate fi distanța corespunzătoare celei mai directe rute între portul de pornire și portul de sosire sau distanța parcursă efectiv. În cazul în care se utilizează distanța celei mai directe rute între portul de pornire și cel de sosire, ar trebui luat în calcul factorul de corecție conservator, pentru a se garanta că distanța parcursă nu este subestimată în mod semnificativ. Planul de monitorizare prevăzut la articolul 6 specifică ce calcul este utilizat pentru distanță și, dacă este necesar, factorul de corecție folosit. Distanța parcursă se exprimă în mile marine.

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

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

B. Monitorizarea per an (articolul 10)

În scopul monitorizării altor informații relevante din punct de vedere climatic pentru fiecare an, societățile respectă următoarele norme:

Valorile care urmează a fi monitorizate în conformitate cu articolul 10 ar trebui determinate prin agregarea datelor per călătorie aferente.

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

consumul de combustibil per distanță = consumul total anual de combustibil / distanța totală parcursă

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

emisiile de CO₂ per distanță = emisiile de CO₂ totale anuale / distanța totală parcursă

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

FIȘĂ FINANCIARĂ LEGISLATIVĂ

1. CADRUL PROPUNERII/INIȚIATIVEI

- 1.1. Denumirea propunerii/inițiativei
- 1.2. Domeniul (domeniile) de politică în cauză în structura ABM/ABB
- 1.3. Tipul propunerii/inițiativei
- 1.4. Obiective
- 1.5. Motivul (motivele) propunerii/inițiativei
- 1.6. Durata acțiunii și impactul financiar al acesteia
- 1.7. Modul (modurile) de gestionare preconizat(e)

2. MĂSURI DE GESTIONARE

- 2.1. Dispoziții în materie de monitorizare și raportare
- 2.2. Sistemul de gestiune și control
- 2.3. Măsuri de prevenire a fraudelor și a neregulilor

3. IMPACTUL FINANCIAR ESTIMAT AL PROPUNERII/INIȚIATIVEI

- 3.1. Rubrica (rubricile) din cadrul financiar multianual și linia (liniile) bugetară (bugetare) de cheltuieli afectată (afectate)
- 3.2. Impactul estimat asupra cheltuielilor
 - 3.2.1. *Sinteza impactului estimat asupra cheltuielilor*
 - 3.2.2. *Impactul estimat asupra creditelor operaționale*
 - 3.2.3. *Impactul estimat asupra creditelor cu caracter administrativ*
 - 3.2.4. *Compatibilitatea cu cadrul financiar multianual actual*
 - 3.2.5. *Participarea terților la finanțare*
- 3.3. Impactul estimat asupra veniturilor

FIȘĂ FINANCIARĂ LEGISLATIVĂ

1. CADRUL PROPUNERII/INIȚIATIVEI

1.1. Denumirea propunerii/inițiativei

Regulament al Parlamentului European și al Consiliului privind monitorizarea, raportarea și verificarea emisiilor de dioxid de carbon generate de transportul maritim.

1.2. Domeniul (domeniile) de politică în cauză în structura ABM/ABB³⁰

Domeniul de politică 34 – „Politici climatice”

1.3. Tipul propunerii/inițiativei

☒ Propunere/inițiativă care se referă la o acțiune nouă

☐ Propunere/inițiativă care se referă la o acțiune nouă ca urmare a unui proiect-pilot/a unei acțiuni pregătitoare³¹

☐ Propunere/inițiativă care se referă la prelungirea unei acțiuni existente

☐ Propunere/inițiativă care se referă la o acțiune reorientată către o acțiune nouă

1.4. Obiective

1.4.1. Obiectiv(e) strategic(e) multianual(e) al(e) Comisiei vizat(e) de propunere/inițiativă

Reducerea emisiilor de gaze cu efect de seră cu cel puțin 20 % față de nivelurile din 1990 sau cu 30 %, dacă există condiții favorabile în acest sens; creșterea ponderii energiei din surse regenerabile în consumul final de energie la 20 % din acesta; și creșterea cu 20 % a eficienței energetice.

1.4.2. Obiectiv(e) specific(e) și activitatea (activitățile) ABM/ABB în cauză

Obiectivul specific nr. 1

A contribui, prin politici climatice la nivelul UE, la obiectivul pe termen lung de stabilizare a concentrațiilor de gaze cu efect de seră din atmosferă la un nivel care să prevină interferențele antropice periculoase cu sistemul climatic.

Activitatea (activitățile) ABM/ABB în cauză

cod ABB 34 02: Politici climatice la nivelul UE și la nivel internațional

Obiectivul specific nr. 2

A urmări adoptarea unor politici climatice ambițioase la nivel internațional, în vederea îndeplinirii obiectivului pe termen lung de stabilizare a concentrațiilor de gaze cu efect de seră din atmosferă la un nivel care să prevină interferențele antropice periculoase cu sistemul climatic.

Activitatea (activitățile) ABM/ABB în cauză

cod ABB 34 02: Politici climatice la nivelul UE și la nivel internațional

³⁰ ABM (Activity Based Management): gestionarea pe activități – ABB (Activity Based Budgeting): stabilirea bugetului pe activități.

³¹ Astfel cum sunt menționate la articolul 49 alineatul (6) litera (a) sau (b) din Regulamentul financiar.

1.4.3. *Rezultatul (rezultatele) și impactul preconizate*

A se preciza efectele pe care propunerea/inițiativa ar trebui să le aibă asupra beneficiarilor vizați/populației vizate.

Punerea în aplicare a unui sistem pentru monitorizarea, raportarea și verificarea emisiilor de gaze cu efect de seră generate de nave ar furniza date referitoare la aceste emisii, care în prezent sunt doar estimate, în absența unor cerințe de raportare adecvate. Se preconizează că monitorizarea și raportarea acestor emisii și a acestor indicatori referitori la consumul de combustibili și la eficiența navelor ar duce la creșterea nivelului de conștientizare în sectorul transportului maritim în ceea ce privește costurile legate de combustibili și potențialul de îmbunătățire.

Potrivit evaluării impactului, se preconizează că reducerea emisiilor și economiile de combustibil ar fi de până la 2 % în comparație cu scenariul *statu quo*. În ceea ce privește costurile, rezultă astfel economii nete pentru sector de până la 1,2 miliarde EUR anual în 2030, economii nete datorate facturilor mai mici pentru combustibili.

1.4.4. *Indicatori de rezultat și de impact*

A se preciza indicatorii care permit monitorizarea punerii în aplicare a propunerii/inițiativei.

Numărul și procentajul navelor care își monitorizează și își raportează emisiile, în conformitate cu regulamentul, în comparație cu numărul navelor care fac escală în porturile din UE.

Emisiile anuale de CO₂ generate de transportul maritim în domeniul de aplicare al reglementărilor UE, măsurate la bord și bazate pe consumul de combustibil.

1.5. **Motivul (motivele) propunerii/inițiativei**

1.5.1. *Cerințe de îndeplinit pe termen scurt sau lung*

Cantitatea exactă a emisiilor de CO₂ și alte de gaze cu efect de seră generate de transportul maritim legat de UE nu este cunoscută în prezent din cauza faptului că aceste emisii nu sunt monitorizate și raportate. Evaluarea impactului și consultarea părților interesate au dus la concluzia că un sistem robust de monitorizare, raportare și verificare (MRV) a emisiilor de gaze cu efect de seră generate de transportul maritim este o precondiție pentru orice măsură bazată pe piață, indiferent dacă este aplicat la nivelul UE sau la nivel mondial.

Dacă MRV este introdus ca un prim pas, se poate dedica mai mult timp discuției și luării de decizii privind obiectivele de reducere a emisiilor și măsurile bazate pe piață menite să permită realizarea acestor reduceri pentru un cost minim. Acest lucru este deosebit de relevant pentru discuțiile la nivel mondial în cadrul OMI. În plus, un sistem MRV robust ar trebui să contribuie la înlăturarea barierelor de pe piață, mai ales a celor legate de lipsa informațiilor privind eficiența navelor.

Pentru explicații suplimentare, vă rugăm să consultați expunerea de motive care însoțește propunerea.

1.5.2. *Valoarea adăugată a implicării UE*

Deoarece angajamentele generale referitoare la schimbările climatice sunt asumate la nivelul Uniunii, inclusiv obiectivul privind reducerea emisiilor în sectorul transportului maritim până în 2050 prevăzut de Cartea albă privind transporturile, este eficace ca normele necesare pentru MRV să fie elaborate, de asemenea, la acest

nivel. În plus, acest cadru juridic va asigura eficacitatea prin utilizarea unui sistem MRV armonizat pentru călătoriile navelor între porturi ale diferitelor state membre, care reprezintă aproximativ 90 % dintre escalele portuare din statele membre ale UE. Mai mult, printr-o acțiune la nivelul UE s-ar putea evita denaturarea concurenței pe piața internă, asigurându-se constrângeri de mediu egale pentru navele care fac escale în porturile din UE.

1.5.3. Învățămintele desprinse din experiențele anterioare similare

Măsurile de reducere a emisiilor de gaze cu efect de seră din alte sectoare, în special EU-ETS, cel mai amplu sistem de limitare și tranzacționare din lume, demonstrează nevoia stabilirii unor norme solide pentru monitorizarea, raportarea și verificarea emisiilor. Obiectivul este de a garanta o înțelegere comună privind definirea unei tone de CO₂ emise de o instalație sau de un operator.

1.5.4. Coerența și posibila sinergie cu alte instrumente relevante

Deși propunerea de norme MRV pentru sectorul transportului maritim ține seama întru totul de aspectele specifice care caracterizează acest mod de transport, abordarea de bază, de monitorizare și raportare, este comparabilă cu sistemul MRV utilizat în cadrul EU-ETS.

Acest lucru ar trebui să permită realizarea unei comparații între eforturile de reducere a emisiilor ale diferitelor sectoare și ale diverselor moduri de transport.

1.6. Durata acțiunii și impactul financiar al acesteia

☐ Propunere/inițiativă **pe durată determinată**

- ☐ Propunere/inițiativă în vigoare din [ZZ/LL] AAAA până la [ZZ/LL] AAAA
- ☐ Impact financiar din AAAA până în AAAA

X Propunere/inițiativă **pe durată nedeterminată**

- punere în aplicare cu o perioadă de creștere în intensitate din 2016 până în 2017,
- urmată de o perioadă de funcționare în regim de croazieră din 2018.

1.7. Modul (modurile) de gestionare preconizat(e)³²

X Gestiune centralizată directă de către Comisie

☐ **Gestiune centralizată indirectă**, cu delegarea sarcinilor de execuție:

- ☐ agențiilor executive
- ☐ organismelor instituite de Comunități³³
- ☐ organismelor publice naționale/organismelor cu misiune de serviciu public
- ☐ persoanelor cărora li se încredințează executarea unor acțiuni specifice în temeiul titlului V din Tratatul privind Uniunea Europeană, identificate în actul de bază relevant în sensul articolului 49 din Regulamentul financiar

☐ **Gestiune partajată** cu state membre

☐ **Gestiune descentralizată** împreună cu țări terțe

☐ **Gestiune în comun** cu organizații internaționale (*a se preciza*)

Dacă se indică mai multe moduri de gestionare, se furnizează detalii suplimentare în secțiunea „Observații”.

Observații

Măsurile necesare pentru implementarea sistemului MRV propus cu implicații bugetare sunt legate exclusiv de dezvoltarea unor instrumente informatice, mai exact de extinderea instrumentelor existente gestionate de Agenția Europeană pentru Siguranță Maritimă, cheltuielile administrative fiind incluse. Bugetul pentru acest proiect unic va fi asigurat de Comisie, în cadrul liniei bugetare 34 02 01 a DG CLIMA.

Eventuala implicare a EMSA depinde de respectiva atribuție auxiliară a agenției, care urmează să fie activată de consiliul de administrație al EMSA.

Dat fiind caracterul său foarte automatizat, se preconizează că operarea instrumentului ar putea fi preluată ulterior de personalul existent al EMSA.

³² Explicațiile privind modurile de gestionare, precum și trimerile la Regulamentul financiar sunt disponibile pe site-ul BudgWeb: http://www.cc.cec/budg/man/budgmanag/budgmanag_en.html

³³ Astfel cum sunt menționate la articolul 185 din Regulamentul financiar.

2. MĂSURI DE GESTIONARE

2.1. Dispoziții în materie de monitorizare și raportare

Comisia se va întâlni regulat cu consultanții care dezvoltă instrumentul informatic necesar (extinderea sistemului existent THETIS, gestionat de EMSA), pentru a monitoriza progresele înregistrate.

2.2. Sistemul de gestiune și control

2.2.1. Riscul (riscurile) identificat(e)

Nu există riscuri bugetare legate de propunere care ar necesita măsuri care să iasă din cadrul normal de control bugetar al UE.

2.2.2. Metoda (metodele) de control preconizată (preconizate)

Nu sunt necesare metode specifice de control, se vor aplica mecanismele standard, după caz.

2.2.3. Costurile și beneficiile controalelor și rata probabilă de neconformitate

Nu se preconizează că mecanismele standard vizate vor duce la costuri suplimentare. Având în vedere aceste controale standard, nu se preconizează că vor exista nerespectări.

2.3. Măsuri de prevenire a fraudelor și a neregulilor

A se preciza măsurile de prevenire și de protecție existente sau preconizate.

Nu sunt necesare măsuri specifice. Este aplicabil cadrul normal pentru contracte și achiziții publice.

3. IMPACTUL FINANCIAR ESTIMAT AL PROPUNERII/INIȚIATIVEI

3.1. Rubrica (rubricile) din cadrul financiar multianual și linia (liniile) bugetară (bugetare) de cheltuieli afectată (afectate)

- Linii bugetare existente

În ordinea rubricilor din cadrul financiar multianual și a liniilor bugetare.

Rubrica din cadrul financiar multianual	Linia bugetară	Tipul cheltuielilor	Contribuție			
	Număr [Descriere]	Dif./ Nedif. (³⁴)	Țări AELS ³⁵	Țări candidate ³⁶	Țări terțe	În sensul articolului 18 alineatul (1) litera (aa) din Regulamentul financiar

³⁴ Dif. = credite diferențiate / Nedif. = credite nediferențiate.

³⁵ AELS: Asociația Europeană a Liberului Schimb.

³⁶ Țările candidate și, după caz, țările potențial candidate din Balcanii de Vest.

2	34 02 01 [Reducerea emisiilor de gaze cu efect de seră ale UE]	Dif.	NU	NU	NU	NU
---	---	------	----	----	----	----

- Noile linii bugetare a căror creare se solicită

În ordinea rubricilor din cadrul financiar multianual și a liniilor bugetare.

Rubrica din cadrul financiar multianual	Linia bugetară	Tipul cheltuielilor	Contribuție			
	Număr [Rubrica]	Dif./ Nedif.	Țări AELS	Țări candidate	Țări terțe	În sensul articolului 18 alineatul (1) litera (aa) din Regulamentul financiar
	[XX.YY.YY.YY]		DA/NU	DA/NU	DA/NU	DA/NU

3.2. Impactul estimat asupra cheltuielilor

[Această parte trebuie completată pe foaia de calcul pentru date bugetare cu caracter administrativ (al doilea document din anexa la prezenta fișă financiară), pentru a fi încărcată în CISNET în vederea consultării interdepartamentale].

3.2.1. Sinteza impactului estimat asupra cheltuielilor

milioane EUR (cu 3 zecimale)

Rubrica din cadrul financiar multianual:	2	Conservarea și gestionarea resurselor naturale
--	---	--

DG: CLIMA			2016	2017	Anul N+2	Anul N+3	A se menționa numărul de ani necesar pentru a reflecta durata impactului (cf. punctul 1.6)			TOTAL
• Credite operaționale										
34 02 01	Angajamente	(1)	0.500							0.500
	Plăți	(2)	0.200	0.300						0.500
Numărul liniei bugetare	Angajamente	(1a)								
	Plăți	(2a)								
Credite cu caracter administrativ finanțate din bugetul anumitor programe ³⁷										
Numărul liniei bugetare		(3)								
TOTAL credite	Angajamente	=1+1a +3	0.500							0.500

³⁷ Asistență tehnică și/sau administrativă și cheltuieli de sprijin pentru punerea în aplicare a programelor și/sau a acțiunilor UE (fostele linii „BA”), cercetare indirectă și cercetare directă.

pentru DG CLIMA	Plăți	=2+2a +3	0.200	0.300							0.500
-----------------	-------	-------------	-------	-------	--	--	--	--	--	--	--------------

• TOTAL credite operaționale	Angajamente	(4)	0.500								0.500
	Plăți	(5)	0.200	0.300							0.500
• TOTAL credite cu caracter administrativ finanțate din bugetul anumitor programe		(6)									
TOTAL credite în cadrul RUBRICII 2 din cadrul financiar multianual	Angajamente	=4+ 6	0.500								0.500
	Plăți	=5+ 6	0.200	0.300							0.500

În cazul în care propunerea/inițiativa afectează mai multe rubrici:

• TOTAL credite operaționale	Angajamente	(4)									
	Plăți	(5)									
• TOTAL credite cu caracter administrativ finanțate din bugetul anumitor programe		(6)									
TOTAL credite în cadrul RUBRICILOR 1 - 4 din cadrul financiar multianual (suma de referință)	Angajamente	=4+ 6									
	Plăți	=5+ 6									

Rubrica din cadrul financiar multianual	5	„Cheltuieli administrative”
--	----------	-----------------------------

milioane EUR (cu 3 zecimale)

		Anul N	Anul N+1	Anul N+2	Anul N+3	A se menționa numărul de ani necesar pentru a reflecta durata impactului (cf. punctul 1.6)			TOTAL
DG: <.....>									
• Resurse umane									
• Alte cheltuieli administrative									
TOTAL DG <.....>	Credite								

TOTAL credite pentru RUBRICA 5 din cadrul financiar multianual	(Total angajamente = Total plăți)								
---	--------------------------------------	--	--	--	--	--	--	--	--

milioane EUR (cu 3 zecimale)

		2016	2017	Anul N+2	Anul N+3	A se menționa numărul de ani necesar pentru a reflecta durata impactului (cf. punctul 1.6)			TOTAL
TOTAL credite în cadrul RUBRICILOR 1 - 5 din cadrul financiar multianual	Angajamente	0.500							
	Plăți	0.200	0.300						

3.2.2. Impactul estimat asupra creditelor operaționale

- ☐ Propunerea/inițiativa nu implică utilizarea de credite operaționale
- ☐ Propunerea/inițiativa implică utilizarea de credite operaționale, conform explicațiilor de mai jos:

Credite de angajament în milioane EUR (cu trei zecimale)

Obiective și realizări			Anul N		Anul N+1		Anul N+2		Anul N+3		A se menționa numărul de ani necesar pentru a reflecta durata impactului (cf. punctul 1.6)								TOTAL	
	REALIZĂRI																			
	Tipul realizărilor ³⁸	Costul mediu al realizărilor	Numărul de realizări	Costurile	Numărul de realizări	Costurile	Numărul de realizări	Costurile	Numărul de realizări	Costurile	Numărul de realizări	Costurile	Numărul de realizări	Costurile	Numărul de realizări	Costurile	Număr total de realizări	Costuri totale		
OBIECTIVUL SPECIFIC NR. 1 ³⁹																				
-Realizare																				
-Realizare																				
-Realizare																				
Subtotal obiectivul specific nr. 1																				
OBIECTIVUL SPECIFIC NR. 2...																				
-Realizare																				
Subtotal obiectivul specific nr. 2																				
COSTURI TOTALE																				

³⁸ Realizările se referă la produsele și serviciile care vor fi furnizate (de ex.: numărul de schimburi de studenți finanțate, numărul de km de străzi construiți etc.).

³⁹ Conform descrierii de la punctul 1.4.2. „Obiectiv(e) specific(e)...”

3.2.3. Impactul estimat asupra creditelor cu caracter administrativ

3.2.3.1. Sintează

- ☒ Propunerea/inițiativa nu implică utilizarea de credite administrative
- ☐ Propunerea/inițiativa implică utilizarea de credite administrative, conform explicațiilor de mai jos:

milioane EUR (cu 3 zecimale)

	Anul N ⁴⁰	Anul N+1	Anul N+2	Anul N+3	A se menționa numărul de ani necesar pentru a reflecta durata impactului (cf. punctul 1.6)	TOTAL
--	-------------------------	-------------	-------------	-------------	---	-------

RUBRICA 5 din cadrul financiar multianual								
Resurse umane								
Alte cheltuieli administrative								
Subtotal RUBRICA 5 din cadrul financiar multianual								

În afara RUBRICII 5⁴¹ din cadrul financiar multianual								
Resurse umane								
Alte cheltuieli cu caracter administrativ								
Subtotal în afara RUBRICII 5 din cadrul financiar multianual								

TOTAL								
--------------	--	--	--	--	--	--	--	--

Necesarul de credite administrative va fi acoperit de creditele deja alocate DG-ului pentru gestionarea acțiunii și/sau care au fost redistribuite în cadrul DG-ului, completate, dacă este necesar, cu resursele suplimentare ce ar putea fi alocate DG-ului care gestionează acțiunea în cadrul procedurii de alocare anuală și ținând seama de constrângerile bugetare.

⁴⁰ Anul N este anul în care începe punerea în aplicare a propunerii/inițiativei.

⁴¹ Asistență tehnică și/sau administrativă și cheltuieli de sprijin pentru punerea în aplicare a programelor și/sau a acțiunilor UE (fostele linii „BA”), cercetare indirectă și cercetare directă.

3.2.3.2. Necesarul de resurse umane estimat

- ☒ Propunerea/inițiativa nu implică utilizarea de resurse umane
- ☐ Propunerea/inițiativa implică utilizarea de resurse umane, conform explicațiilor de mai jos:

Estimarea trebuie exprimată în unități echivalente normă întreagă

	Anul N	Anul N+1	Anul N+2	Anul N+3	A se menționa numărul de ani necesar pentru a reflecta durata impactului (cf. punctul 1.6)		
Posturi din schema de personal (posturi de funcționari și de agenți temporari)							
XX 01 01 01 (la sediu și în birourile de reprezentare ale Comisiei)							
XX 01 01 02 (în delegații)							
XX 01 05 01 (cercetare indirectă)							
10 01 05 01 (cercetare directă)							
• Personal extern (în echivalent normă întreagă: ENI) ⁴²							
XX 01 02 01 (AC, INT, END din „pachetul global”)							
XX 01 02 02 (AC, INT, JED, AL și END în delegații)							
XX 01 04 yy ⁴³	- la sediu						
	- în delegații						
XX 01 05 02 (AC, INT, END în cadrul cercetării indirecte)							
10 01 05 02 (AC, INT, END în cadrul cercetării directe)							
Alte linii bugetare (a se preciza)							
TOTAL							

XX este domeniul de politică sau titlul din buget în cauză.

Necesarul de resurse umane va fi acoperit de efectivele de personal ale DG-ului în cauză alocate deja gestionării acțiunii și/sau realocate intern în cadrul DG-ului, completate, după caz, prin resurse suplimentare ce ar putea fi alocate DG-ului care gestionează acțiunea în cadrul procedurii de alocare anuală și în lumina constrângerilor bugetare.

Descrierea sarcinilor care trebuie efectuate:

Funcționari și agenți temporari	
Personal extern	

⁴² AC = agent contractual; AL = agent local; END = expert național detașat; INT = personal pus la dispoziție de agenții de muncă temporară („Intérimaire”); JED = „Jeune Expert en Délégation” (expert tânăr în delegații).

⁴³ ABM (Activity Based Management): gestionarea pe activități – ABB (Activity Based Budgeting): stabilirea bugetului pe activități.

3.2.4. Compatibilitatea cu cadrul financiar multianual actual

- ☒ Propunerea/inițiativa este compatibilă cu cadrul financiar multianual existent.
- ☐ Propunerea/inițiativa necesită o reprogramare a rubricii corespunzătoare din cadrul financiar multianual.

A se explica reprogramarea necesară, precizându-se liniile bugetare în cauză și sumele aferente.

[...]

- ☐ Propunerea/inițiativa necesită recurgerea la instrumentul de flexibilitate sau la revizuirea cadrului financiar multianual⁴⁴.

A se explica acțiunea necesară, precizându-se rubricile și liniile bugetare în cauză, precum și sumele aferente.

[...]

3.2.5. Participarea terților la finanțare

- ☒ Propunerea/inițiativa nu prevede cofinanțare din partea terților.
- Propunerea/inițiativa prevede cofinanțare, estimată în cele ce urmează:

Credite de angajament în milioane EUR (cu 3 zecimale)

	Anul N	Anul N+1	Anul N+2	Anul N+3	A se menționa numărul de ani necesar pentru a reflecta durata impactului (cf. punctul 1.6)			Total
A se preciza organismul care asigură cofinanțarea								
TOTAL credite cofinanțate								

⁴⁴ A se vedea punctele 19 și 24 din Acordul interinstituțional.

3.3. Impactul estimat asupra veniturilor

- ☒ Propunerea/inițiativa nu are impact financiar asupra veniturilor.
- ☐ Propunerea/inițiativa are următorul impact financiar:
 - ☐ asupra resurselor proprii
 - ☐ asupra diverselor venituri

milioane EUR (cu 3 zecimale)

Linia bugetară pentru venituri:	Credite disponibile pentru exercițiul bugetar în curs	Impactul propunerii/inițiativei ⁴⁵						
		Anul N	Anul N+1	Anul N+2	Anul N+3	A se menționa numărul de ani necesar pentru a reflecta durata impactului (cf. punctul 1.6)		
Articolul								

Pentru diversele venituri alocate, a se preciza linia bugetară (liniile bugetare) de cheltuieli afectată (afectate).

[...]

A se preciza metoda de calcul a impactului asupra veniturilor.

[...]

⁴⁵ În ceea ce privește resursele proprii tradiționale (taxe vamale, cotizații pentru zahăr), sumele indicate trebuie să fie sume nete, și anume sume brute după deducerea a 25 % pentru costuri de colectare.