



COMISIA
EUROPEANĂ

Bruxelles, 10.3.2015
COM(2015) 128 final

2013/0224 (COD)

COMUNICARE A COMISIEI CĂTRE PARLAMENTUL EUROPEAN

**în conformitate cu articolul 294 alineatul (6) din Tratatul privind funcționarea
Uniunii Europene**

privind

**poziția Consiliului în primă lectură cu privire la adoptarea Regulamentului
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)

COMUNICARE A COMISIEI CĂTRE PARLAMENTUL EUROPEAN

**în conformitate cu articolul 294 alineatul (6) din Tratatul privind funcționarea
Uniunii Europene**

privind

**poziția Consiliului în primă lectură cu privire la adoptarea Regulamentului
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)

1. Context

Data înaintării propunerii către Parlamentul European și Consiliu [document COM (2013) 480 final – 2013/0224 COD]:	28 iunie 2013.
Data avizului Comitetului Economic și Social European:	16 octombrie 2013
Data poziției Parlamentului European în primă lectură:	16 aprilie 2014
Data transmiterii propunerii modificate:	n/a
Data adoptării poziției Consiliului:	5 martie 2015

2. Obiectul propunerii Comisiei

Comisia propune crearea unui cadru juridic la nivelul UE pentru colectarea și publicarea de date anuale verificate privind emisiile de CO₂ generate de toate navele de mari dimensiuni (cu un tonaj de peste 5 000 de tone brute) care utilizează porturile UE și privind eficiența energetică a acestora, indiferent de țara în care sunt înmatriculate navele respective. Un astfel de cadru constituie prima etapă a strategiei UE de reducere a emisiilor de gaze cu efect de seră generate de transportul maritim, astfel cum se prevede în Comunicarea Comisiei adoptată în luna iunie 2013¹; totodată, cadrul juridic respectiv ar trebui să aducă o contribuție valoroasă la dezbaterile care au loc în prezent în cadrul Organizației Maritime Internaționale (OMI).

Principalele caracteristici ale sistemului de monitorizare, raportare și verificare (MRV) descris în propunerea respectivă sunt următoarele:

- (a) Domeniu de aplicare: Navele cu un tonaj brut de peste 5 000 de tone care fac escală în porturi aflate sub jurisdicția unui stat membru întră sub incidența normelor MRV. Excluderea operatorilor cu niveluri scăzute de emisii (nave mici și mijlocii, cu un tonaj de mai puțin de 5 000 de tone GT), care reprezintă aproximativ 40 % din flotă, dar numai 10 % din totalul emisiilor generate.

¹ Comunicarea Comisiei - „Integrarea emisiilor generate de transportul maritim în politicile UE privind reducerea emisiilor de gaze cu efect de seră”, COM(2013) 479 final.

- (b) Câteva categorii de nave sunt exceptate: navele de război, navele de capturare și de prelucrare a peștelui, navele de lemn și navele guvernamentale utilizate în scopuri necomerciale.
- (c) În conformitate cu principiile dreptului maritim internațional, normele MRV se aplică în mod nediscriminatoriu tuturor navelor care fac escală în porturile UE, indiferent de pavilionul pe care îl arborează.
- (d) Includerea călătoriilor dinspre și înspre porturi din UE: de la 1 ianuarie 2018, navele vor trebui să își monitorizeze emisiile de CO₂ și alți parametri de eficiență relevanți pentru călătoriile efectuate în interiorul Uniunii (între porturi de escală aflate sub jurisdicția unui stat membru), pentru călătoriile cu sosire într-un port din interiorul UE (de la ultimul port de escală din afara UE până la primul port de escală aflat sub jurisdicția unui stat membru) și pentru călătoriile cu plecare dintr-un port din interiorul UE (de la un port aflat sub jurisdicția unui stat membru până la primul port de escală din afara UE).
- (e) Emisiile generate de nave în porturi vor trebui, de asemenea, să facă obiectul monitorizării, raportării și verificării. Scopul acestor acțiuni este acela de a încuraja utilizarea tehnologiilor disponibile pe uscat în materie de reducere a emisiilor.
- (f) Vor fi utilizate datele deja disponibile în jurnalele de bord ale navelor, în rapoartele zilnice („noon reports”) și în documentele privind operațiunea de buncheraj (BDN).
- (g) Odată monitorizate, aceste date vor trebui verificate în mod independent și incluse apoi într-o formă agregată într-un raport anual adresat Comisiei și statului sub pavilionul căruia este înmatriculată nava în cauză.
- (h) Comisia va prezenta un raport cu privire la datele agregate anuale verificate pentru fiecare navă în parte, ținând cont atât de parametrii privind emisiile de CO₂, cât și de cei de eficiență.
- (i) Un număr limitat de sarcini, legate în principal de baza de date pentru asigurarea respectării legislației, va fi încredințat Agenției Europene pentru Siguranță Maritimă (EMSA), în conformitate cu regulamentul de instituire a acesteia.
- (j) În contextul măsurilor de asigurare a respectării legislației adoptate de statele membre fie în calitate de state de pavilion, fie ca state ale portului [fie prin controlul statului portului (conform articolului 19 alineatul (2), fie prin inspecții MRV specifice (conform articolului 19 alineatul (3))], se verifică dacă există documente valabile de conformitate (DC) la bordul navelor atunci când acestea fac escală în porturi aflate sub jurisdicția statelor respective și se aplică sancțiuni corespunzătoare în cazul constatării de nereguli.
- (k) Legătura cu evoluțiile de la nivel internațional prin revizuirea regulamentului și, eventual, prin propunerea de amendamente relevante în lumina acestor evoluții, în special a celor din cadrul OMI, sau prin alinierea amendamentelor propuse la aceste evoluții.

3. Comentarii asupra poziției Consiliului

3.1. Comentarii generale asupra poziției Consiliului

Punctul de vedere al Comisiei este că negocierile informale au permis adoptarea unui pachet echilibrat, cu soluții satisfăcătoare cu privire la mai multe chestiuni importante, cum ar fi domeniul de aplicare al regulamentului, monitorizarea și raportarea mărfurilor, confidențialitatea datelor și transparența informațiilor sau a dispozițiilor de executare. Prin

urmare, Comisia este în măsură să sprijine rezultatele acestor negocieri, reflectate în poziția Consiliului.

Comisia formulează totuși o declarație specifică referitoare la recurgerea de către Consiliu la posibilitatea prevăzută la articolul 5 alineatul (4) din Regulamentul 182/2011 (clauza privind „neemiterea niciunui aviz”) cu privire la adoptarea de acte de punere în aplicare. Comisia nu se opune acestei clauze, însă este ferm convinsă că prevalarea de această dispoziție trebuie justificată și, prin urmare, formulează declarația respectivă în anexa la prezenta comunicare.

3.2. Amendamentele Parlamentului European în primă lectură (pe scurt)

Consiliul nu a ținut seama în mod explicit de o parte din amendamentele Parlamentului European. Punctul de vedere al Comisiei cu privire la aceste amendamente ale Parlamentului European este descris mai jos.

În avizul său în primă lectură, Parlamentul a inclus următoarele amendamente principale:

- (a) **Includerea unor trimiteri mai largi la „emisiile de gaze cu efect de seră” în locul „emisiilor de CO₂” (amendamentele 1, 9, 10, 12, 17, 21, 23, 24, 29, și 31). Acceptate parțial de către Comisie.** Avizul în primă lectură al PE înlocuiește în mai multe rânduri sintagma „emisii de CO₂” cu „emisii de gaze cu efect de seră”, evidențiind astfel necesitatea de a include în viitor, printre emisiile generate de transportul maritim, și „alte emisii decât cele de CO₂”. Comisia este de părere că obiectivul regulamentului propus trebuie să rămână axat în continuare pe emisiile de CO₂, aceste emisii fiind de departe cele mai importante cantitativ dintre emisiile de gaze cu efect de seră generate de transportul maritim. Cu toate acestea, atâta timp cât domeniul de aplicare al regulamentului rămâne neschimbat, pot fi considerate acceptabile și unele formulări mai ample, în sensul celor sugerate în amendamentele PE. Consiliul a reținut emisiile de CO₂ ca singurele emisii care intră sub incidența regulamentului, în conformitate cu propunerea Comisiei, acceptând totuși unele formulări mai largi cu privire la emisiile de GES și de poluanți ai aerului în cadrul considerentelor (considerentul 1a nou și altele).
- (b) **Includerea navelor de pescuit și de prelucrare în domeniul de aplicare al MRV (amendamentul 26). Respins de către Comisie.** Parlamentul European este în favoarea includerii în cadrul sistemului MRV a „navelor de pescuit și de prelucrare” care au fost excluse din domeniul de aplicare al propunerii. Comisia consideră neglijabile emisiile generate de aceste categorii de nave, care ridică, în plus, unele probleme în materie de asigurare a respectării legislației. Consiliul a hotărât în cele din urmă să mențină aceste categorii în afara domeniului de aplicare al regulamentului, în conformitate cu propunerea Comisiei.
- (c) **Includerea unor obligații de monitorizare în cadrul sistemului MRV mai puțin stricte în cazul navelor care efectuează exclusiv călătorii în interiorul UE, în ritm de mai multe curse pe zi: „regim de transport maritim pe distanțe scurte” (amendamentul 58). Acceptat parțial de către Comisie.** Parlamentul European include o scutire de la obligațiile de monitorizare „per călătorie” pentru navele care efectuează exclusiv călătorii în interiorul UE, în ritm de mai multe curse pe zi (cum este, de exemplu, cazul feriboturilor). Obiectivul acestei scutiri este de a simplifica obligațiile de monitorizare impuse navelor care efectuează un număr mare de călătorii, potențial similare, în fiecare zi. Pentru a evita ca, în cazurile respective, monitorizarea să devină în mod inutil prea împovărătoare, monitorizarea „per călătorie” nu va constitui o etapă intermediară strict necesară, iar obligațiile anuale în materie de raportare vor rămâne neschimbate. Ca o chestiune de principiu, Comisia

sprijină un astfel de regim mai puțin strict, care urmărește să asigure un echilibru între necesitatea ca rapoartele anuale ale navei să se bazeze pe date precise existente la bord și sarcina administrativă pe care ar antrena-o acest lucru pentru un anumit tip de schimburi comerciale sau de circumstanțe, definite în mod obiectiv. Consiliul a reținut ideea Parlamentului European, dar a preferat să stabilească un prag în ceea ce privește numărul de călătorii programate anual, astfel încât să se asigure o mai mare securitate juridică pentru operatori.

- (d) **Eliminarea din sfera datelor supuse monitorizării a datelor privind „mărfurile transportate” și „transportul efectuat”, precum și a calculelor legate de eficiența energetică (amendamentele 29, 30, 43, 53-55, 59, 73, 91 și 93). Respinse de către Comisie.** Parlamentul European a propus eliminarea mențiunilor referitoare la „mărfurile transportate” și la calculele conexe în materie de eficiență energetică operațională, pe baza „transportului efectuat”. Consiliul a reținut aceste categorii ca parametri de monitorizare, astfel cum erau incluse în propunerea Comisiei.
- (e) **Consolidarea eficienței tehnice prin impunerea și în cazul navelor existente a obligației de a avea un Indice al eficienței energetice de proiectare (EEDI) certificat (amendamentele 61 și 71). Respinse de către Comisie.** Parlamentul European a propus să se impună tuturor categoriilor de nave care intră sub incidența sistemului MRV și cărora li se aplică EEDI obligația de a avea o certificare EEDI, aceasta constituind o contrapropunere la propunerea de eliminare a mărfurilor transportate și de diminuare a eficienței operaționale. Consiliul a reținut propunerea Comisiei referitoare la domeniul de aplicare al EEDI, care se aplică numai navelor noi (construite sau reparate după 2013).
- (f) **Includerea „clasei de gheață” a navei și a informațiilor privind condițiile de iarnă severă printre informațiile incluse în planul de monitorizare și în rapoartele privind nivelul emisiilor (amendamentele 33, 40, 44, 60 și 70). Acceptate de către Comisie.** Parlamentul European este în favoarea adăugării unui pachet de amendamente prin care să se garanteze faptul că „clasa de gheață” a navei (notația care indică faptul că nava a fost special proiectată pentru navigarea în condiții de gheață pe mare) este inclusă printre informațiile esențiale care trebuie raportate în cadrul sistemului MRV. Consiliul a reținut ideea principală a Parlamentului European, dar a conferit acestei raportări un caracter facultativ.
- (g) **Introducerea unei trimiteri la Directiva 2003/4/CE privind accesul publicului la informațiile despre mediu (amendamentul 69). Respins de către Comisie.** Preocupările PE privind datele colectate în cadrul sistemului MRV, care ar permite divulgarea unor informații comerciale protejate, au determinat Parlamentul European să introducă o trimitere la legislația UE existentă privind accesul la informațiile despre mediu (și anume Directiva 2003/4/CE privind accesul la informațiile despre mediu), aplicabilă doar statelor membre. Comisia înțelege faptul că, în general, datele agregate anuale colectate în cadrul MRV nu oferă acces la secrete de afaceri, însă Comisia ar fi dispusă să arate o oarecare deschidere astfel încât să verifice dacă, într-un caz concret și într-o anumită conjunctură specifică, nu ar fi subminată protejarea unor interese comerciale legitime. Consiliul a reformulat ideea Parlamentului European și a dezvoltat-o într-o trimitere la Regulamentul nr. 1367/2006 privind accesul la informații legate de mediu care se aplică instituțiilor și organismelor UE (Regulamentul Aarhus), care conține o clauză ce prevede punerea în balanță a beneficiilor protejării interesului comercial în raport cu beneficiile divulgării către public a anumitor informații.

- (h) **Prelungirea tacită a împuternicirii date Comisiei de a adopta acte delegate [articolul 24 alineatul (1)]. Acceptat de către Comisie.** Parlamentul European propune ca delegarea competențelor să se facă pentru o perioadă de cinci ani, care să fie prelungită în mod tacit pentru perioade cu o durată identică, cu condiția ca PE și Consiliul să nu se opună unei astfel de prelungiri. Comisia poate accepta această clauză, care reprezintă, de altfel, formularea standard utilizată. Consiliul a reținut, de asemenea, formularea obișnuită folosită pentru prelungirea tacită.
- (i) **Evaluarea bienală a impactului altor emisii decât cele de CO₂ asupra climei (amendamentul 82). Acceptat de către Comisie.** Parlamentul a propus, în temeiul Regulamentului privind mecanismele de monitorizare (MMR), o nouă obligație pentru Comisie, și anume aceea de a evalua la fiecare doi ani impactul global al sectorului transportului maritim asupra climei mondiale, incluzând în această evaluare și alte emisii decât cele de CO₂. Comisia ar putea accepta propunerea Parlamentului European, sub rezerva unei reformulări a acesteia. Consiliul a reținut ideea Parlamentului European, dar i-a conferit un caracter bienal, evaluarea respectivă urmând să fie realizată în același timp cu raportul general privind emisiile raportate în cadrul sistemului MRV, prezentat de Comisie în temeiul articolului 21 alineatul (3).

3.3. Noi dispoziții introduse de Consiliu și poziția Comisiei referitoare la acestea.

Consiliul a introdus o serie de modificări care nu diluează într-o măsură semnificativă propunerea, precum și o serie de noi dispoziții în text pe care Comisia le consideră acceptabile. Aceste dispoziții sunt următoarele:

- (a) **Includerea unui regim mai puțin strict de monitorizare a „transportului maritim pe distanțe scurte” [articolul 9 alineatul (2) nou]** Consiliul a inclus noi dispoziții care permit navelor care operează exclusiv în conformitate cu domeniul de aplicare al propunerii și care au peste 300 de curse regulate pe an să beneficieze de o scutire de la obligațiile de monitorizare „per călătorie” [articolul 9 alineatul (2) nou]. Consiliul a optat pentru o formulare destul de asemănătoare cu cea din amendamentul propus de Parlament (amendamentul 58), iar Comisia este dispusă să accepte un astfel de regim mai puțin strict, astfel cum este descris în textul Consiliului (care oferă mai multă securitate juridică sub forma unui prag anual). Monitorizarea „per călătorie” a consumului de combustibil și a emisiilor de CO₂ generate de navele care efectuează un număr mare de activități potențial similare (cum este cazul feriboturilor) și care operează exclusiv în domeniul de aplicare al Regulamentului MRV nu este absolut necesară, întrucât există și alte documente sau date la bord (cum ar fi BDN) care pot fi folosite de verficator pentru a vedea cum au fost calculate datele anuale privind emisiile de CO₂ și consumul de combustibil. Această monitorizare nu este, prin urmare, o etapă intermediară strict necesară pentru îndeplinirea de către o navă a principalelor sale obligații de raportare anuală în temeiul articolului 10 din Regulamentul MRV, care se aplică în continuare în același mod. Excepția aplicată „per călătorie” se bazează, de asemenea, pe condiția potrivit căreia nu este necesar să se distingă clar și să se furnizeze date separate pentru fiecare călătorie (astfel încât să se evite includerea datelor referitoare la călătoria care nu intră în domeniul de aplicare al regulamentului, de exemplu călătoria între două porturi de escală din afara UE). Navele care nu îndeplinesc cele două criterii obiective menționate mai sus, care se aplică indiferent de pavilionul navelor în cauză, nu vor putea beneficia de această scutire.

- (b) **Raportare voluntară de către întreprinderi, pe baza criteriilor definite în planul de monitorizare [articolul 10 alineatul (3) nou]** Consiliul a introdus noi dispoziții care permit navelor să monitorizeze și ulterior să publice date privind consumul lor de combustibil și emisiile de CO₂, în funcție de diferite criterii (și anume: călătorii cu lest/balast). Comisia poate fi de acord cu textul Consiliului.
- (c) **Regimul de inspecții MRV [articolul 19 alineatul (3)].** Consiliul a propus impunerea unor obligații mai puțin stricte autorităților statelor membre în ceea ce privește navele care nu au prezentat un document de conformitate, care nu sunt acoperite de alte mecanisme de asigurare a respectării legislației și care intră într-un port aflat sub jurisdicția unui stat membru. Comisia poate fi de acord cu textul Consiliului, deoarece în acest fel s-ar asigura alinierea mecanismelor de asigurare a respectării legislației la nivelurile aplicate în mod obișnuit în acest sector.
- (d) **Ordin de expulzare [articolul 20 alineatul (3)].** Consiliul a optat pentru o formulare care impune condiții mai puțin stricte pentru emiterea de ordine de expulzare de către statele membre cu privire la navele care și-au încălcat obligațiile ce le revin în cadrul MRV: se menționează „două sau mai multe perioade consecutive de raportare” (în loc de „mai mult de o perioadă de raportare”) și „în cazul în care nu s-a putut asigura conformitatea prin alte măsuri de asigurare a respectării legislației”. De asemenea, a fost adăugată o trimitere la dreptul maritim internațional aplicabil în cazul navelor aflate în pericol. Prin urmare, Comisia poate accepta textul propus de Consiliu.
- (e) **Norme naționale privind sancțiunile și penalitățile și informații privind căile de atac disponibile la nivel național [articolul 20 alineatele (3a) și (4)]** La articolul 20 a fost inclusă ca alineat (3a) nou o derogare care permite statelor membre fără ieșire la mare, care nu dețin nave înregistrate sub pavilion propriu, să fie scutite de obligația de a stabili norme naționale privind penalitățile și sancțiunile aplicabile. De asemenea, o nouă trimitere la necesitatea de a informa întreprinderile cu privire la căile de atac eficiente disponibile la nivel național în cazul unui ordin de expulzare a fost adăugată la articolul 20 alineatul (4) nou. Comisia poate fi de acord cu textul Consiliului cu privire la punctele respective.
- (f) **Publicarea de date agregate anuale și privind interesele comerciale** protejate în temeiul Regulamentului nr. 1367/2006/CE (Regulamentul Aarhus) aplicabil instituțiilor și organismelor UE [articolul 21 alineatul (2a) nou]. Consiliul a propus reformularea dispoziției Parlamentului referitoare la protejarea intereselor comerciale prin introducerea unei trimiteri la Regulamentul nr. 1367/2006 privind accesul la informațiile legate de mediu deținute de instituțiile și organisme UE („Regulamentul Aarhus”). Comisia poate fi de acord cu textul Consiliului.
- (g) **Acte delegate privind verificarea și acreditarea și noua anexă III** privind elementele de care trebuie să țină cont Comisia atunci când adoptă astfel de acte delegate [articolul 15 alineatul (5), articolul 16 alineatul (3) și anexa III (nouă)]. Consiliul a adăugat unele precizări suplimentare cu privire la conținutul actelor delegate privind verificarea și acreditarea prevăzute inițial la articolele 15 și 16 din propunerea Comisiei, incluzând o listă cu elementele neesențiale de care trebuie să se țină seama la elaborarea acestor acte delegate în temeiul noii anexe III la regulament. Acest lucru permite circumscrierea mai precisă a domeniului de aplicare al actelor delegate și, prin urmare, dispoziția respectivă poate fi acceptată de Comisie.
- (h) **Eliminarea obligațiilor de raportare ale statelor membre privind emisiile generate de transportul maritim în temeiul Regulamentului privind mecanismul**

de monitorizare (MMR) (articolul 26). Consiliul a suprimat orice altă obligație suplimentară de raportare care ar trebui îndeplinită de statele membre în temeiul Regulamentului privind mecanismul de monitorizare (MMR), pe baza datelor colectate în cadrul sistemului MRV. Rapoartele anuale prezentate de statele membre nu sunt strict necesare, întrucât Comisia va primi datele respective direct de la întreprinderi și va întocmi, de asemenea, rapoarte anuale. Prin urmare, Comisia ar putea accepta poziția Consiliului.

- (i) **Dezvoltarea parametrilor pentru monitorizarea mărfurilor „per tip de navă”, inclusiv prin noi acte de punere în aplicare (anexa II partea B).** În textul Consiliului, categoriile „mărfuri” și „transport efectuat” fac parte din parametrii care trebuie monitorizați și raportați, la fel ca în propunerea Comisiei. Cu toate acestea, Consiliul a introdus o serie de propuneri legate de parametrii de monitorizare a mărfurilor și a transportului efectuat, adaptate în funcție de fiecare tip de navă inclus în sistemul MRV. Anexa II partea B conține, prin urmare, o serie de dispoziții suplimentare care reflectă cele mai recente evoluții în ceea ce privește parametrii de monitorizare a mărfurilor pentru navele ro-ro și navele container (în plus față de cele pentru navele de pasageri incluse în propunerea Comisiei).

Pentru alte nave, Consiliul sugerează să se ia în considerare, ca parametri de monitorizare, după caz, greutatea și volumul și împuternicește Comisia să specifice mai în detaliu și, dacă este necesar, să revizuiască, prin intermediul unor acte de punere în aplicare, modul în care trebuie pusă în aplicare obligația de monitorizare a mărfurilor. Comisia poate accepta această abordare. Includerea unor parametri adaptați fiecărui tip de navă pentru monitorizarea mărfurilor este importantă și pentru a încuraja evoluțiile pe scena internațională, în special pentru a se realiza progrese în cadrul OMI.

- (j) **Amendament la Directiva 2009/16/CE a Parlamentului European și a Consiliului privind controlul statului portului** (Directiva PSC) [articolul 26a]. Consiliul a propus să se modifice anexa IV la Directiva privind controlul statului portului, pentru a include documentul de conformitate eliberat în temeiul Regulamentului MRV în lista de documente care trebuie verificate de inspectorii care efectuează controlul statului portului în momentul efectuării inspecțiilor PSC. Acest lucru ar facilita punerea în aplicare a mecanismelor de asigurare a respectării legislației prevăzute de regulament și este acceptat de către Comisie.
- (k) **Clauza privind „neemiterea niciunui aviz” [articolul 25 alineatul (2)]** Consiliul s-a prevalat de posibilitatea prevăzută de Regulamentul nr. 182/2011 pentru a introduce o clauză privind „neemiterea niciunui aviz” cu privire la actele de punere în aplicare adoptate în temeiul Regulamentului MRV. Comisia își va menține poziția standard, indicând că introducerea unei astfel de clauze trebuie să fie însoțită de explicații privind motivele specifice care justifică o astfel de clauză în situația dată: de exemplu, sub forma unui considerent.

4. Concluzii

Comisia consideră că textul convenit de Consiliu nu se îndepărtează prea mult de propunerea inițială a Comisiei, incluzând însă o serie de amendamente pe care Comisia este dispusă să le sprijine pentru a se putea ajunge la un acord cu Parlamentul European cu privire la poziția comună a Consiliului.

DECLARAȚIE

Declarație a Comisiei privind revizuirea Regulamentului 20xx/xx/CE

Comisia subliniază că invocarea în mod sistematic a articolului 5 alineatul (4) al doilea paragraf litera (b) este în contradicție cu litera și spiritul Regulamentului nr. 182/2011 (JO L 55 din 28.2.2011, p. 13). Recurgerea la această dispoziție trebuie să răspundă unei nevoi specifice de abatere de la regula de principiu potrivit căreia, în cazul în care nu este emis niciun aviz, Comisia poate adopta un proiect de act de punere în aplicare. Dat fiind că aceasta reprezintă o excepție de la norma generală stabilită la articolul 5 alineatul (4) , recursul la al doilea paragraf litera (b) din respectivul articol nu poate fi pur și simplu considerat ca o „putere discreționară” a legiuitorului, ci trebuie să fie interpretat în mod restrictiv și, prin urmare, trebuie să fie justificat.